30 LAT POLSKICH LINII LOTNICZYCH

Skrzydlata POLSKA

NUMER SPECJALNY

NR 38 (428) • 16.IX.1959 • CENA 2 zł

Foto: H. GRZĘDA

DNI LOTNICTWA 1959

OGÓLNOPOLSKA AKADEMIA LOTNICZĄ W POZNANIU

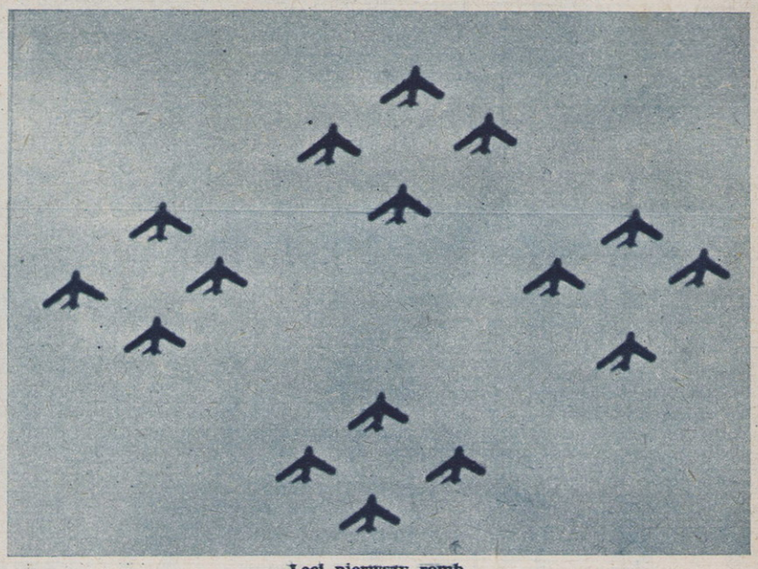
Dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki wręcza oficerom białą broń boczną za sumienną i ofiarną pracę w lotnictwie. Wyróżnieni zostali m. in. płk inż. W. Sokołowski, ppłk inż. M. Sikorski, mjr inż. M. Wajda, mjr inż. J. Chojnacki.

WIECZOREM dnia 5 września odbyła się w auli Uniwersytetu im. A. Mickiewicza w Poznaniu Ogólnopolska Akademia Lotnicza, na którą przybyli przedstawiciele Partii i Rządu, lotnictwa wojskowego, cywilnego, sanitarnego, sportowego oraz przedstawiciele społeczeństwa niemal z całej Polski.

W prezydium akademii zasiedli wiceminister Obrony Narodowej gen. dyw. Z. Duszyński, Prezes APRL wiceminister S. Antosiewicz, wiceminister Komunikacji S. Popielas, wiceminister Przemysłu Ciężkiego J. Czerwiński, dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki, dyrektor LOT-u d/s eksploatacji M. Grabowski oraz zagraniczni goście — zastępca dowódcy lotnictwa Armii Radzieckiej generał J. Turkiel i przedstawiciel lotnictwa Północnej Grupy Wojsk Radzieckich w Polsce, generał S. Jawlew.

Referat z okazji 15-lecia istnienia Ludowego Lotnictwa wygłosił dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki. Podczas akademii wręczono nagrody i odznaczenia wojskowe pilotom wojskowym, cywilnym, sportowym oraz pracownikom przemysłu lotniczego.

Po części oficjalnej wystąpił Centralny Zespół Artystyczny Wojska Polskiego. Obszerniejsze sprawozdanie z akademii w Poznaniu podamy w najbliższym numerze „Skrzydlatej". (r)



Leci pierwszy romb...

POWIETRZNE DOŻYNKI

ZBLIŻA się południe. Święto plonów w pełni. Barwny korowód młodzieży, żywy kalejdoskop kolorów, dziesiątki rosłych, uśmiechniętych dziewcząt i chłopców w rytmie gimnastycznych ćwiczeń, lekki, taneczny krąg porywający przeszło stutysięczną publiczność zebraną na Stadionie Dziesięciolecia — to wspaniały pokaz młodości, którą oglądali warszawiacy w dniu 6 września (w tym 60 tysięcy chłopów z całej Polski) na ogólnopolskich dożynkach w stolicy. Nie milkną brawa.

Wtem od strony Żerania nadlatuje śmigłowiec i wkrótce ląduje na murawie stadionu. Wysiada z niego szybowcowa rekordzistka świata, Mistrzyni Sportu Lucyna Bajewska oraz kapitan pil. Franciszek Rzeńca. Po chwili idą w stronę trybuny honorowej, którą zajmują przedstawiciele partii i rządu z Władysławem Gomułką i Józefem Cyrankiewiczem na czele. Następuje krótki meldunek i uśmiechnięta pilotka wręcza kwiaty Gospodarzowi dożynek.

Ale już wszystkie głowy unoszą się ku górze. W tej właśnie chwili nadlatują dwa szybowce akrobacyjne typu „Jastrząb". Pierwszy (Franciszek Szachewicz z Warszawy) leci nad Park Paderewskiego, a drugi (Tadeusz Śliwak z Inowrocławia) rozpoczyna swoją piękną wiązankę akrobacji, demonstrując wielotysięcznym widzom wysoką klasę pilotażu. Wkrótce „Jastrząb odlatuje w stronę Gocławia. Teraz trzy „Jaskółki" (Jerzy Grzędzielski, Ireneusz Kucharski i Stefan Zmysłowski) odczepiają się od pękatych dwupłatów i wykonują między innymi pętlę w klinie, różyczkę, pętlę włoską, by w końcu odlecieć w kierunku lotniska. Popis lotnictwa sportowego zamyka trzech asów samolotowych: Polikarp Adamiec, Zdzisław Dudzik i Józef Menet. Na samolotach Zlin-26 prezentują wysoką klasę latania.

Duże zainteresowanie wzbudza przelot nowego czterosilnikowego samolotu pasażerskiego MD-12 polskiej produkcji, którego konstruktorami są mgr inż. Franciszek Misztal i mgr inż. Leszek Dulęba. Maszyna leci z wysuniętym podwoziem na minimalnej prędkości.

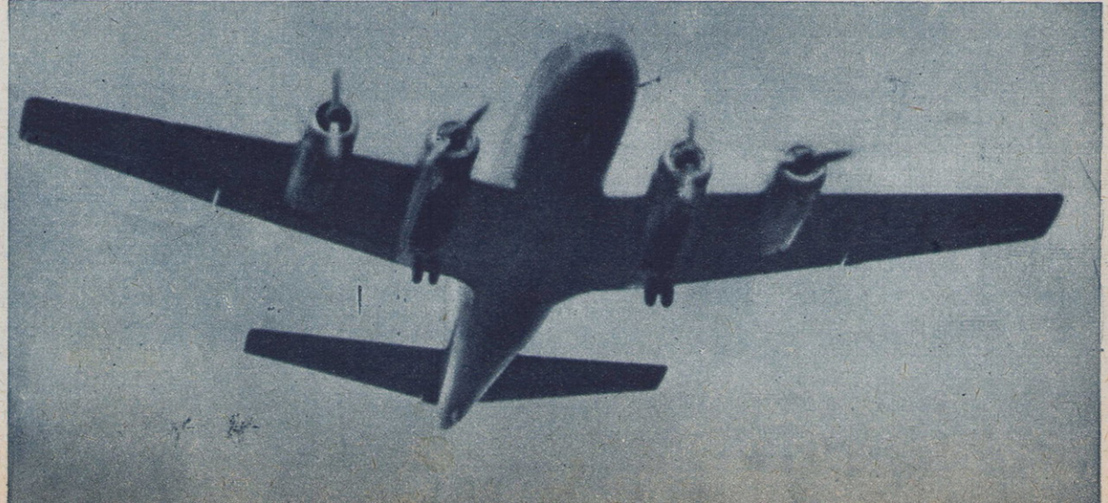
Wreszcie zaczynają się pokazy lotnictwa wojskowego, mogące zaspokoić najbardziej wybrednego widza. Popis akrobacji indywidualnej na odrzutowym samolocie myśliwskim otwiera oficer Letosław Banasik. Ogólne uznanie budzą piękne pętle i wypracowane beczki. Ale dopiero właściwy „cyrk" w przestworzach zobaczyła publiczność oglądając czwórkę myśliwców wykonującą ewolucje w szybku romb. Byli to piloci: oficer Janusz Żywno, oficer Roman Zieliński, oficer Stanisław Stalicki i oficer Ludwik Żminkowski. Ten zespołowy pokaz akrobacji wykazał wysoki poziom wyszkolenia naszych pilotów myśliwskich.

Zespół trzech rombów — każdy po 16 maszyn — prowadzi oficer Stanisław Tanana. Wśród tej dużej grupy odrzutowców leci, oficer Jan Kamela, były partyzant Armii Ludowej, syn rolnika ze wsi Białki Górne koło Dęblina.

Nim wszyscy ochłonęli, przemknął nad stadionem z wielkim hukiem nowoczesny odrzutowiec, za sterem którego siedział oficer Franciszek Kożlak. Po kilkunastu sekundach wpada jak zjawa i rozpływa się na niebie naddźwiękowy samolot myśliwski. Oszałamiający huk i podmuch strug powietrza wywołują dreszcz niepokoju, zadowolenia i emocji. Leciał nim oficer Edmund Fudro. Tumczasem na wysokości rzędu 6 000 m oficer Wiesław Barański przekracza barierę dźwięku. Na ziemię dochodzi donośny huk. Rozlegają się oklaski.

Na zakończenie pokazów wystrzelono nad stadionem dziesiątki różnobarwnych rakiet i flag, które zawisając na spadochronikach spadały w różnych kierunkach do ziemi. (m)

Nowy polski samolot pasażerski MD-12 w locie nad Stadionem Dziesięciolecia. Foto: CAF — H. Grzęda (3)



UDANY EKSPERYMENT KRAKOWSKICH NAUKOWCÓW

W dniu 7 września br., w ramach obchodów Dni Lotnictwa, komórka techniki rakietowej przy Akademii Górniczo-Hutniczej i Krakowski Oddział Polskiego Towarzystwa Astronautycznego dokonały prób wystrzelenia trzech meteorologicznych rakiet doświadczalnych konstrukcji inż. Jacka Walczewskiego. Próby wypadły pomyślnie. O przebiegu tego niecodziennego wydarzenia naukowego poinformujemy naszych Czytelników już w następnym numerze.

7 000 M NA BALONIE

Dnia 8 września br. o godzinie 6,15 rano wystartował do lotu wysokościowego balon wolny „Warszawa" z dwuosobową załogą (inż. Burzyński i inż. Mosica). Balon osiągnął wysokość 7 000 m. Lot „Warszawy" trwał 115 minut.

NUMER SPECJALNY TYGODNIKA „SKRZYDLATA POLSKA" wydany z okazji 30-lecia PLL „LOT"

Numer ten przygotował zespół redakcyjny: **Jerzy R. Konieczny** — redaktor naczelny, **Jerzy Zarębski** — sekretarz redakcji, **Paweł Elsztein, Tadeusz Malinowski, inż. J. Wojciechowski** przy bliskiej współpracy Polskich Linii Lotniczych „LOT" **(Zdzisław Nowak)**. Opracowanie graficzne: **Stanisław Kopf.** Zdjęcia w numerze: **CAF, B. Koszewski, H. Grzęda, A. Mańkowski, Z. Jóźwiak, Z. Karpowicz** oraz archiwum własne.

JUBILEUSZ PLL „LOT"

Inż. JAN ZWIERZYŃSKI
Dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego

30 ROCZNICA rozpoczęcia działalności prze. „LOT" i 15 rocznica jego działalności w Polsce Ludowej, która się z tą pierwszą rocznicą prawie zbiega, skłania do poczynienia uwag związanych z pracą polskiego lotnictwa komunikacyjnego. Warto obecnie, przy okazji jubileuszu, dokonać próby oceny sytuacji w jakiej to lotnictwo znajduje się obecnie i wymienić problemy, które stoją przed nim do rozwiązania.

KOMUNIKACJA KRAJOWA

Dobry stan komunikacji kolejowej z większością ośrodków gospodarczych kraju i wysoka deficytowość linii krajowych podyktowały ekonomiczną celowość ograniczenia komunikacji wewnętrznej. Trzeba wyraźnie powiedzieć, że obecnie **w Polsce nie ma i nie może być taryfy, która pokrywałaby koszty przewozu lotniczego.** Stan ten określony jest przede wszystkim zbyt małymi długościami linii. Z drugiej strony możliwości płatnicze społeczeństwa są zbyt niskie, aby pokryć wysokie koszty przewozu prowadzonego w tak niesprzyjających warunkach. Dlatego sieć linii krajowych musi być sprowadzona do rozmiarów określonych najistotniejszymi potrzebami gospodarczymi i społecznymi. Nie oznacza to w żadnym przypadku likwidacji linii krajowych w ogóle, ponieważ bez względu na ich ekonomikę **pewna ilość linii krajowych jest niezbędna jako rezerwa kadrowa i w pewnym stopniu sprzętowa dla linii międzynarodowych.** Linie krajowe stanowią dla linii międzynarodowych pewnego rodzaju „amortyzotor".

Za stan sieci linii krajowych odpowiadający obecnym potrzebom i możliwościom uważa się stan obecny. to znaczy połączenia Warszawy z Poznaniem, Krakowem, Szczecinem, Wrocławiem i Rzeszowem.

Czy stan obecny może być zmieniony, a zwłaszcza powiększony? Tak, ale tylko w przypadku uzyskania sprzętu **znacznie** tańszego w eksploatacji niż obecnie posiadany, lub w przypadku powstania dużego nadmiaru sprzętu zamortyzowanego, którego nie będzie można zbyć, lub wykorzystać na liniach zagranicznych. Pierwsza z tych możliwości praktycznie nie istnieje, a druga jest także problematyczna, ale nie wykluczona.

KOMUNIKACJA ZAGRANICZNA

PLL LOT pracują w warunkach coraz mocniejszej konkurencji ze strony przedsiebiorstw kapitalistycznych. Działanie tej konkurencji przejawia się dwojako:

1. Coraz więcej towarzystw zachodnio-europejskich uruchamia swe linie do Warszawy. Jest to zupełnie naturalne, ponieważ LOT może uruchamiać swoje linie międzynarodowe tylko wówczas, jeżeli odpowiednie przedsiębiorstwo zagraniczne uzyska zezwolenie władz polskich na wykonywanie lotów do Polski. Zasada powyższa jest obiektywnie słuszna, ale jej realizacja oznacza, że w przeciwieństwie do lat poprzednich, kiedy to LOT eksploatował większość linii sam, obecnie pasażerowie, których liczba wzrasta stosunkowo powoli, są przewożeni również przez towarzystwa obce. Przykładem mogą być linie do Paryża, Kopenhagi i inne. W konsekwencji na liniach. na których rozpoczynają eksploatację obce przedsiębiorstwa lotnicze, LOT może liczyć teoretycznie tylko na połowę tej liczby pasażerów, którą uprzednio przewoził sam.

Do Warszawy przylatują obecnie, oprócz samolotów przedsiebiorstw socjalistycznych, samoloty linii austriackich (AUA), belgijskich (SABENA), brytyjskich (BEA), francuskich (AIR FRANCE) i skandynawskich (SAS).

2. Towarzystwa zagraniczne modernizują swój tabor. O ile nie stanowi to o konkurencji między LOT-em, a przedsiębiorstwami krajów socjalistycznych, ponieważ na tym odcinku niekorzystne położenie LOT-u może być uwzględniane i kompensowane w ramach współpracy, o tyle w stosunkach z przewoźnikami kapitalistycznymi jest to sprawa o znaczeniu bardzo ważnym.

Nie trudno stąd wyciągnąć wniosek, że dla LOT-u, nie tylko dla poprawienia, ale nawet dla utrzymania jego dotychczasowej pozycji na rynku lotniczym, sprawa modernizacji taboru jest ważna i pilna. Trzeba jednak podkreślić, że konieczność takiej modernizacji wynika nie tylko ze względów konkurencyjnych: jeżeli współczesna technika stawia do dyspozycji szybszy, bardziej ekonomiczny sprzęt, to niezależnie od względów konkurencyjnych trzeba ten sprzęt wprowadzać do eksploatacji, aby jakość przewozu lotniczego, jego pożyteczność i atrakcyjność były coraz wyższe. Zasada wprowadzania postępu technicznego obowiązuje zwłaszcza w krajach o ustroju socjalistycznym.

Można bez przesady powiedzieć, że problem wymiany taboru jest obecnie dla PLL LOT problemem **podstawowym.** Nie jest to jednak problem jedyny. W konsekwencji wymiany taboru, a również niezależnie od tej wymiany, trzeba rozwiązać szereg innych spraw. Niektóre z nich wymienię.

P e r s o n e l. Wymiana taboru wymaga wcześniejszego przeszkolenia zarówno załóg, jak i personelu obsługi technicznej. Wprowadzenie nowego, szybszego sprzętu, o innych właściwościach konstrukcyjnych i eksploatacyjnych, wymaga poważnego wysiłku wyszkoleniowego. Ponadto załogi powinny być doszkalane w zakresie umiejętności korzystania z nowej techniki zabezpieczenia radionawigacyjnego naziemnego, która to technika jest obecnie i będzie w najbliższych latach wprowadzana w skali światowej.

A k w i z y c j a i o b s ł u g a p a s a ż e r ó w. Wzrost zainteresowania Polską jako terenem turystycznym i ogólny rozwój stosunków gospodarczych i innych powodujące wzrost możliwości zdobycia pasażerów nakazują rozwiązanie szeregu spraw natury handlowej. Oto niektóre z tych spraw:

— włączenie LOT-u jako przewoźnika do akcji międzynarodowych wycieczek organizowanych przez zagraniczne biura podróży;
— uatrakcyjnienie tranzytu przez Polskę na pokładzie polskich samolotów, np. drogą organizowania zwiedzania Warszawy itp. dodatkowych usług;
— usprawnienie rezerwacji i sprzedaży biletów;
— podnoszenie kultury obsługi pasażera, zarówno na ziemi jak i na pokładzie samolotu;
— zdecydowane podniesienie poziomu reklamy. W tej sprawie jest bardzo wiele do zrobienia: reklama jako jedno z podstawowych narzędzi akwizycji musi zerwać z półchałupniczymi metodami pracy. Obecnie daje się zresztą zauważyć pewna poprawa na tym odcinku.

Rozwiązanie w/w kompleksu spraw, nazwijmy je handlowych, wymaga dobrej współpracy z biurami podróży, a zwłaszcza z Orbisem, a także znacznego wzmacniania kadrowego tej służby.

N o w e l i n i e. Kraje europejskie są w znacznym stopniu pokryte siecią linii LOT-u. Istnieje problem zdobywania dla nich coraz większej liczby pasażerów, podnoszenia częstotliwości lotów i poprawy wyników ekonomicznych. Dlatego poza sprawą kilku możliwych jeszcze do uruchomienia linii europejskich, trzeba pilnie studiować (co zresztą jest robione) możliwości otwarcia linii pozaeuropejskich.

Ostatnio prasa podnosiła niejednokrotnie sprawę polskiej linii transatlantyckiej. Doceniając wszystkie wysunięte w tych głosach argumenty, należy zwrócić uwagę na związane z tą sprawą problemy, które w publikacjach wspomnianych wyżej nie są na ogół brane pod uwagę. Pomijam przytem zasadniczą sprawę uzyskania zezwolenia zainteresowanych państw na rozpoczęcie takiej eksploatacji. A oto wspomniane zagadnienia:

— otwarcie linii transatlantyckiej wymaga posiadania kilku nowoczesnych dużych samolotów; samoloty te trzeba albo kupić za sumę kilku, lub kilkunastu (w zależności od klasy sprzętu) milionów dolarów, albo wydzierżawić. — To drugie jest jednak praktycznie możliwe tylko w odniesieniu do używanych samolotów tłokowych, co może postawić dzierżawcę w niekorzystnej sytuacji wobec konkurentów dysponujących nowoczesnymi samolotami turboodrzutowymi i turbośmigłowymi;
— uruchomienie linii wymaga ponoszenia stałych wysokich opłat za korzystanie z pomocy radionawigacyjnych znajdujących się na Atlantyku (m. in. statki-stacje meteorologiczne i nawigacyjne), bez względu na zapełnienie samolotów;
— linia polska byłaby linią nową otwieraną w okresie, kiedy komunikacja przez Atlantyk prowadzona jest od dawna przez znane pasażerom towarzystwa. Okres potrzebny na tzw. „wyrobienie" linii i zdobycie zaufania pasażerów może trwać dłuższy czas, co wiąże się z koniecznością pokrywania ewentualnych strat w tym czasie.

Te względy nie przesądzają oczywiście ani o celowości, ani możliwości otwarcia takiej linii w sensie negatywnym. Nakazują jednak dużą ostrożność i próbę znalezienia takiego rozwiązania, które by pozwoliło otworzyć tę linię z minimalnymi nakładami i ryzykiem ekonomicznym i bez wystawienia na szwank dobrego imienia polskiego lotnictwa. Trzeba dodać, że sprawa jest troskliwie, starannie badana.

W s p ó ł p r a c a z p r z e d s i ę b i o r s t w a m i l o t n i c z y m i k r a j ó w s o c j a l i s t y c z n y c h. Współpraca ta ma swoje tradycje i wypróbowane formy. Obecnie jest rzeczą najistotniejszą, aby rosnącej sile i nowym formom współdziałania przedsiębiorstw lotniczych w krajach kapitalistycznych towarzyszyła odpowiednio sprawna i efektywna współpraca przedsiębiorstw socjalistycznych. W pokojowym współzawodnictwie dwóch obozów rola lotnictwa komunikacyjnego krajów socjalizmu jest jasna: trzeba, aby nasze przedsiębiorstwa lotnicze znajdowały się pod względem ilości i jakości przewozów w czołówce światowego transportu lotniczego, aby nasze samoloty przewoziły pasażerów najsprawniej, najszybciej, najwygodniej i najbezpieczniej i aby odbywało się to przy możliwie oszczędnym użyciu nakładów i środków. Najbliższy okres będzie wymagał od LOT-u inicjowania nowych form współpracy z socjalistycznymi przedsiębiorstwami lotniczymi i jeszcze bardziej niż dotąd współdziałania z nimi, aby doprowadzić do coraz efektywniejszego skupienia sił wszystkich tych przedsiębiorstw, dla osiągnięcia celów, których realizacja w pojedynkę jest bardzo trudna.

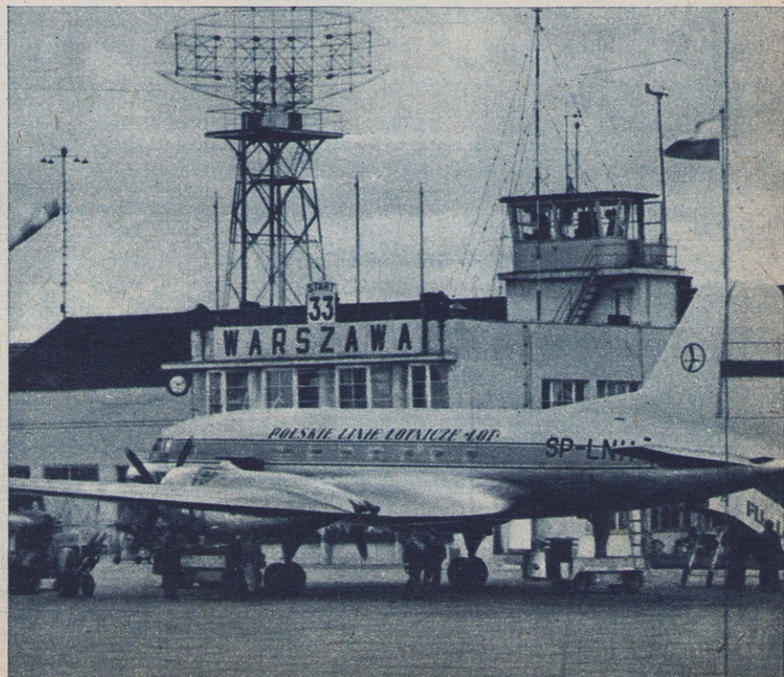
I n n e p r o b l e m y. Z innych spraw warto wymienić zagadnienie pośrednio związane z działalnością LOT-u, a mianowicie zagadnienie wyposażenia lotnisk i tras lotniczych w Polsce w urządzenia radionawigacyjne i urządzenia dla obsługi pasażerów.

Jeżeli chodzi o pomoce radionawigacyjne, to istnieje kilkuletni plan ich modernizacji i uzupełnienia, opracowany w oparciu o obowiązujący nas plan regionalny i doświadczenia międzynarodowe. Jakkolwiek uzyskiwane na ten cel kredyty nie pozwalają na dostatecznie szybkie tempo realizacji tego planu, to jednak pełne wykorzystanie tych kredytów **poprawi istniejący stan w sposób wyraźnie odczuwalny.** Dodając do tego, że zagadnienie lokalizacji lotniska międzynarodowego jest bliskie zakończenia, można w sumie stwierdzić, że w dziedzinie naziemnego zabezpieczenia lotów należy oczekiwać w najbliższej przyszłości znacznej poprawy i stabilizacji.

Starałem się dać przegląd problemów polskiej komunikacji lotniczej, problemów rozwiązywanych lub oczekujących rozwiązania. Przedstawiłem swój pogląd na szereg spraw. Udział przewozów LOT-u w przewozach światowych jest mały i być może za mały, nawet w stosunku do skromnych możliwości naszego odrabiającego wielowiekowe opóźnienia i wojenne zniszczenia państwa. I jakkolwiek zawsze będzie nam trudno równać się z lotnictwem Związku Radzieckiego, Stanów Zjednoczonych, czy też z lotnictwem innych gospodarczo lepiej od nas rozwiniętych państw, trzeba wytężyć wszystkie siły, aby polska komunikacja lotnicza zajmowała coraz lepszą pozycję na światowym rynku lotniczym, aby coraz lepiej służyła interesom kraju i sprawie zbliżenia międzynarodowego, aby każdy następny jubileusz był okazją do notowania nowych jej sukcesów.

Korzystając z okazji składam tą drogą pracownikom Polskich Linii Lotniczych LOT, administracyjnemu i politycznemu kierownictwu tego przedsiębiorstwa, wszystkim kolegom i współpracownikom z PLL LOT, życzenia sukcesów w pracy nad rozwojem polskiego lotnictwa komunikacyjnego.

Foto: H. Grzęda



LUDZIE • FAKTY • WYDARZENIA

30 LAT PRACY POLSKICH LINII LOTNICZYCH „LOT"

MILIONERZY POWIETRZNI PLL „LOT"

3 500 000 km

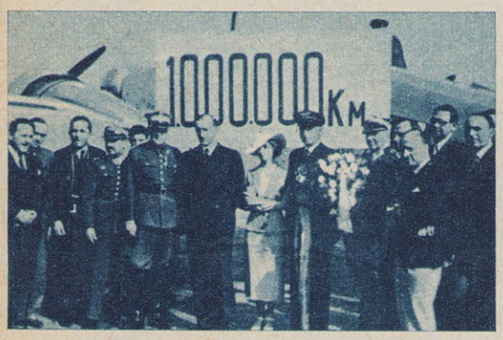
Klemens Franciszek Długaszewski — 1 pil *), Stanisław Płonczyński — 1 pil.

2 000 000 km

Marian Grabowski — 1 pil, Ryszard Dąbrowski — 1 pil, Jan Eichstaedt — 1 pil, Stefan Harenda — 1 pil, Wiktor Pełka — 1 pil, Józef Wnuk — 1 pil, Stefan Widelski — 1 pil, Marian Wędzik — 1 pil, Stanisław Strzyżewski — mech., Piotr Stręk — rtg.

1 500 000 km

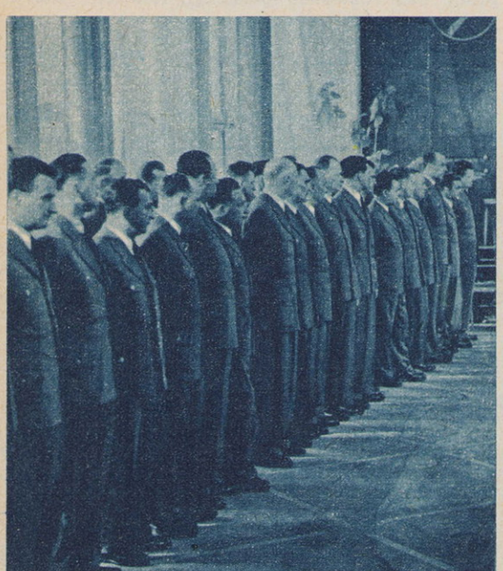
Jan Bakanacz — 1 pil, Bolesław Bestecki — 1 pil, Romuald Chlebowski — 1 pil, Mieczysław Dauksza — 1 pil, Otmar Dębosz — 1 pil, Edward Kamela — 1 pil, Adam Karasiewicz — 1 pil, Mieczysław Łysik — 1 pil, Roman Skrzyński — 1 pil, Wacław Skibicki — 1 pil, Marian Witkowski — 1 pil, Damian Żuchowski — 1 pil, Wiesław Wiszniewski — 1 pil, Leszek Kmin — 2 pil, Edmund Maruszewski — 2 pil, Stanisław Miszczak — 2 pil, Szczepan Sidorczuk — 2 pil, Jerzy Baran — mech., Henryk Bogdanow — mech., Zdzisław Jaroszkiewicz — mech., Józef Kabata — mech., Stefan Piszczek — mech., Stanisław Suracki — mech., Antoni Sawicki — mech., Feliks Skurczyński — mech., Edward Czochara — rtg, Władysław Ilnicki — rtg, Robert Langiewicz — rtg, Kazimierz Ozyra — rtg, Roman Piotrowski — rtg, Zdzisław Wąs — rtg.



Pierwszy milion kilometrów pilota Klemensa Długaszewskiego w 1936 roku.

1 000 000 km

Tadeusz Hendzel — 1 pil, Florian Kortus — 1 pil, Jerzy Niecięgiewicz — 1 pil, Jerzy Szrejbrowski — 1 pil, Jan Spórna — 1 pil, Henryk Tuliszko — 1 pil, Mieczysław Bogusławski — 2 pil, Józef Bomianowski — 2 pil, Zygmunt Borszewski — 2 pil, Henryk Kafarski — 2 pil, Jerzy Kuna — 2 pil, Zygmunt Krasoń — 2 pil, Marian Kowalewicz — 2 pil, Michał Marcinkowski — 2 pil, Zbigniew Płoński — 2 pil, Mieczysław Rzepecki — 2 pil, Włodzimierz Sulecki — 2 pil, Edmund Szafraniec — 2 pil, Jerzy Ziółkowski — 2 pil, Tadeusz Bartniczak — mech., Wacław Domański — mech., Władysław Lewandowski — mech., Jarosław Oleszko — mech., Marian Przebierałło — mech., Mieczysław Roszkowski — mech., Władysław Wójcik — mech., Marian Żurawski — mech., Eugeniusz Wysocki — mech., Zdzisław Całka — rtg, Edmund Filimon — rtg, Stanisław Hawro — rtg, Marian Hemka — rtg, Ryszard Jońca — rtg, Jan Jakubiak — rtg, Józef Kobyliński — rtg, Konstanty Kuczyński — rtg, Stanisław Koliński — rtg, Stanisław Królak — rtg, Stanisław Kuczyński — rg, Tadeusz Sadocha — rtg, Stefan Wasiewicz — rtg, Alfons Wiklowski — rtg, Stefania Wiegman — stew., Władysław Kieżelis — naw.



Uroczystość odznaczenia 55 nowych milionerów PLL „LOT" w dniu 14 kwietnia 1957 roku.

30 lat istnienia Polskich Linii Lotniczych „LOT" — to 30 lat doświadczenia w bezpiecznym, szybkim, punktualnym przewozie pasażerów i powierzonych ładunków.

Zaufanie, jakim darzą „LOT" rzesze pasażerów chętnie korzystających z jego usług, jest zasługą przede wszystkim pracowników „LOTU", znanych i cenionych jako doskonałych fachowców, oddanych bez reszty dla dobra polskiej komunikacji lotniczej.

Ludzie ci, to zarówno personel latający, z którym pasażerowie stykają się bezpośrednio, jak również pracownicy techniczni, administracyjni i wszystkie służby pomocnicze, od których sumiennej pracy zależy sprawne działanie tak skomplikowanego organizmu, jakim są PLL „LOT".

500 000 km

Benedykt Dąbrowski — 1 pil, Marian Jasiaczek — 1 pil, Stanisław Kiszka — 1 pil, Stefan Nowak — 1 pil, Marian Banasiuk — 2 pil, Czesław Bieszczad — 2 pil, Jan Błądek — 2 pil, Czesław Doliński — 2 pil, Jan Gładysz — 2 pil, Bogusław Kalestyński — 2 pil, Kazimierz Korczyński — 2 pil, Lucjan Keppel — 2 pil, Paweł Kurowski — 2 pil, Stanisław Kostrzewa — 2 pil, Ludwik Kowalczyk — 2 pil, Władysław Miniach — 2 pil, Wiesław Maliszewski — 2 pil, Sławomir Michalski — 2 pil, Zdzisław Nakonieczny — 2 pil, Zygmunt Pawlaczyk — 2 pil, Bogusław Perkowski — 2 pil, Rudolf Rembieliński — 2 pil, Witold Wroński — 2 pil, Adam Waszewski — 2 pil, Jan Esser — mech., Ryszard Jankowski — mech., Jan Kalipost — mech., Kazimierz Kuligowski — mech., Edward Kosmalski — mech., Jan Konofalski — mech., Zbigniew Olszański — mech., Tadeusz Porębski — mech., Bernard Popiołek — mech., Lucjan Romanowski — mech., Zbigniew Emersajłow — rtg, Zygmunt Grochowski — rtg, Jan Kowalski — rtg, Eugeniusz Pronobis — rtg, Jan Szustak — rtg, Jarosław Sabiłło — rtg, Zbigniew Terlikowski — rtg, Roman Wełpa — rtg, Henryk Wyszyński — rtg, Ryszard Zakrzewski — rtg, Teresa Druszcz — ste., Blanka Derecka — stew., Helena Lipiec — stew., Milada Stoczkowska — stew., Krystyna Wojciechowska — stew., Jerzy Woszczyński — stew.

PRACOWNICY PLL „LOT", KTÓRZY ROZPOCZĘLI PRACĘ JESZCZE PRZED 1939 R.

Józef Adamczyk, Bogumił Engwerd, Mieczysław Górski, Juliusz Koch, Piotr Kulbicki, Julian Kalbarczyk, Aleksy Kołakowski, Michał Kazała, Stefan Kończak, Marian Łoziński, Henryk Mamaj, Ludwik Mieszkowski, Helena Majerowska, Tadeusz Orchowski, Jerzy Pentkowski, Tadeusz Rybka, Feliks Szcześcik, Józef Ślesicki, Czesław Szczeciński, Jadwiga Śliżewicz, Kajetan Torosiewicz, Piotr Teriksz, Józef Trojanowski, Henryk Tworkowski, Stanisław Uszyński, Augustyn Wojnowski, Zygmunt Wieczorek, Tadeusz Zembrzuski.

PRACOWNICY PLL „LOT", KTÓRZY ROZPOCZĘLI PRACĘ W PIERWSZYCH LATACH PO WOJNIE

Józef Adamczyk (1945), Stanisław Aliński (1945), Franciszek Andrysiewicz (1946), Donat Babicz (1948), Stanisław Bartosiewicz (1946), Ignacy Bednarek (1947), Janusz Bieliński (1945), Robert Bielski (1948), Jerzy Biernacki (1945), Czesław Błaszczak (1945), Edward Bombalak (1945), Franciszek Boniecki (1946), Wacław Brodowicz (1945), Władysław Bryliński (1947), Franciszek Budzyński (1946), Kazimiera Bukowiecka (1947), Jan Butlak (1946), Jan Buśko (1947), Michał Chmiel (1946), Józef Ciarkowski (1946), Teofil Chełminiak (1945), Ludwik Cybulski (1946), Józef Delura (1945), Jan Drąg (1946), Józef Drzewiecki (1948), Marian Duszyński (1945), Roman Działak (1948), Stanisław Dyjeciński (1946), Jan Filipski (1945), Edmund Fraszewski (1946), Franciszek Furman (1946), Jan Galas (1945), Adolf Gałecki (1946), Jan Garlej (1947), Stanisław Gaździński (1946), Piotr Gierak (1947), Władysław Gołąb (1945), Ignacy Gołyński (1945), Tadeusz Grochowski (1946), Jan Grodzki (1947), Ryszard Grotkiewicz (1946), Michalina Gruszecka (1945), Antoni Herman (1946), Kazimierz Huszczanowski (1946), Edward Idziak (1946), Jan Janczak (1947), Bogdan Jankiewicz (1948), Stanisław Jankowski (1947), Władysław Jannasz (1946), Aleksander Jaworski (1947), Wojciech Jukiel (1946), Jan Jurkiewicz (1945), Józef Jurkiewicz (1946), Kazimierz Kamiński (1947), Józef Karpiński (1948), Władysław Kiżelis (1946), Edward Kolendo (1948), Stanisław Koniecko (1945), Franciszek Korzeniowski (1947), Jan Kosecki (1946), Antoni Kościukiewicz (1946), Stanisław Kot (1946), Jan Kowalczyk (1945), Edward Kowalik (1947), Roman Kowalski (1946), Wiesława Kozierska (1945), Maria Kozłowska (1945), Tadeusz Kozłowski (1947), Stefania Krasnodębska (1945), Andrzej Krasowski (1948), Wacław Krysiak (1946), Jan Krzęczko (1945), Aleksander Krzyczkowski (1945), Władysław Krzywański (1946), Wanda Księżopolska (1945), Tadeusz Kucio (1945), Konstanty Kućko (1945), Karol Kuch (1948), Józef Kuźmiński (1947), Irena Kwiecińska (1948), Ryszard Kuryjański (1946), Stefan Lach (1946), Edward Lachowski (1946), Władysław Liberski (1946), Maria Litwińska (1946), Franciszek Łatka (1946), Maria Machlińska (1945), Wiesław Malanowski (1945), Maria Maleszko (1946), Tadeusz Małecki (1946), Karol Marek (1946), Władysław Mariański (1946), Roman Markowski (1945), Władysław Michałowicz (1945), Antoni Nigot (1946), Jan Nowacki (1948), Stefan Nowak (1945), Kazimierz Obrębski (1948), Tadeusz Orchowski (1945), Władysław Osuch (1946), Józef Ozimski (1945), Henryk Papierski (1948), Tadeusz Paszewski (1946), Józef Perkowski (1946), Antoni Perzyna (1946), Jeremiasz Piechowski (1947), Lucjan Pietrzak (1946), Lech Pietrzakowski (1947), Antoni Piotrowski (1946), Bogusław Piotrowski (1946), Zygmunt Pol (1946), Eugeniusz Popławski (1945), Zbigniew Porczyński (1948), Stanisław Prykiel (1945), Jan Przybyłowski (1945), Henryk Rąbalski (1945), Mieczysław Romaniak (1946), Ignacy Sabalski (1946), Bronisław Sakowicz (1946), Wacław Sawicki (1945), Stanisław Seliga (1946), Stanisław Skipski (1946), Edward Skoczek (1946), Stanisław Słoniewski (1946), Stefan Snopek (1946), Jan Sołtys (1946), Stefan Sobala (1945), Tadeusz Stawiarski (1945), Zygmunt Szaniawski (1946), Feliks Szeleżyński (1947), Edward Szostak (1947), Stanisław Szpądrowski (1945), Władysław Szymborski (1948), Eustachy Terlecki (1945), Władysław Tomaszkiewicz (1948), Karol Topolski (1948), Walerian Trzciński (1948), Antoni Tudek (1945), Wojciech Wasielak (1945), Tadeusz Wasiewicz (1946), Aleksander Wichrowski (1945), Zdzisław Wieczorek (1947), Edmund Witczak (1947), Jan Witek (1946), Edward Woźniak (1945), Edward Wypijewski (1946), Adam Wypych (1946), Aleksandra Zabłocka (1945), Gerard Zakrzewski (1948), Stanisław Zalewski (1946), Zygmunt Zeker (1947), Wacław Zatyka (1947), Wincenty Zieliński (1946), Jan Zymler (1947) Marek Żylicz (1948).

*) 1 pil — pierwszy pilot
2 pil — drugi pilot
Mech — mechanik pokładowy
Rtg — radiotelegrafista
Stew — stewardessa
Naw — nawigator

Stewardessa-milionerka Stefania Wiegman.

Milionerzy: Od lewej — piloci Dębosz, Grabowski (dyrektor PLL „Lot" do spraw eksploatacji) i Długaszewski oraz radiotelegrafista Stręk.

XXX

1929 1959

KRONIKA NAJWAŻNIEJSZYCH WYDARZEŃ W ŻYCIU PLL „LOT"

1929 — 1. I. — Powstają i rozpoczynają swą działalność Polskie Linie Lotnicze „LOT" sp. z o. o., przejmując agendy, sprzęt i prawo do wykonywania transportu lotniczego w Polsce od likwidowanych równocześnie towarzystw „Aerolot" i „Aero".

1. I. — „LOT" otwiera nowe linie: Warszawa — Bydgoszcz oraz wprowadza na miejsce 3 pasażerskich samolotów Junkers F-13 — 8 pasażerskich Fokker FVII (jednosilnikowe).

1930 — wiosna — Rozpoczęcie lotów fotogrametrycznych.

— Wprowadzenie na linie 10 pasażerskich trójsilnikowych samolotów Fokker, budowanych w Polsce na podstawie licencji.

1. I. — Przedłużenie linii Warszawa — Lwów do Bukaresztu.

1931 — 29. VI. — Przedłużenie linii Warszawa — Bukareszt do Sofii i Salonik.

1932 — 17. VII. — Otwarcie linii Warszawa — Wilno — Ryga — Tallin.

15. IX. — Wprowadzenie na samolotach urządzeń radiowych.

1933 — 1. VI. — „LOT" wprowadza na niektórych liniach krajowych pierwsze samoloty konstrukcji polskiej, 4-osobowe PWS-24.

1. XI. — Przeniesienie lotniska warszawskiego z Mokotowa na Okęcie.

1934 — 1. V. — Otwarcie linii Warszawa — Berlin.

1935 — 1. VI. — Skasowanie linii Kraków — Brno — Wiedeń.

1. XI. — Wprowadzenie na zagranicznych liniach LOT-u samolotów DC-2 na 14 pasażerów.

1936 — 4. X. — Przedłużenie linii Warszawa — Saloniki do Aten.

1937 — 4. IV. — Przedłużenie linii Warszawa — Ateny przez Rodos do Lyddy w Palestynie.

29. IV. — Przedłużenie linii Warszawa — Tallin do Helsinek.

1938 — 13. V. — Próbny lot samolotu „LOT" przez Atlantyk Południowy na trasie Los Angeles — Warszawa.

1. VII. — Otwarcie linii z Warszawy do Budapesztu.

15. VII. — Włączenie Kowna do linii Warszawa — Helsinki.

1. XII. — Otwarcie dodatkowej linii Warszawa — Ateny — Lydda o długości przelotów: Warszawa — Ateny — 1 674 km Ateny — Lydda 1 311 km.

1939 — 1. III. — Przedłużenie linii Warszawa — Lydda do Bejrutu.

15. V. — Otwarcie linii Warszawa — Kopenhaga przez Gdynię.

14. VI. — Otwarcie linii Warszawa — Budapeszt — Belgrad oraz Budapeszt — Wenecja — Rzym.

1. IX. — Wybuch wojny. Ewakuacja taboru LOT-u za granicę. Koniec działalności PLL „LOT".

1944 — sierpień — Utworzenie w pasie przyfrontowym przez Oddział Lotnictwa Cywilnego w Dowództwie Wojsk Lotniczych dwóch linii regularnej komunikacji lotniczej: Lublin — Białystok i Lublin — Rzeszów — Przemyśl oraz 5 linii pocztowych, łączących lotami okrężnymi miasta powiatowe z siedzibami województw.

1945 — — Dekret o utworzeniu Przedsiębiorstwa Państwowego PLL „LOT".

marzec — Utworzenie oddziałów powojennego LOT-u w Lublinie, Krakowie i Rzeszowie.

30. III. — Otwarcie regularnej komunikacji na linii okrężnej Warszawa — Łódź — Kraków — Rzeszów — Lublin — Warszawa.

13. IV. — Otwarcie drugiej regularnej linii okrężnej: Warszawa — Łódź — Poznań — Katowice — Łódź — Warszawa.

18. IV. — Otwarcie linii Warszawa — Olsztyn — Gdańsk.

5. V. — Uruchomienie regularnej komunikacji na linii Warszawa — Kraków.

18. VI. — Do sieci linii LOT-u włączony zostaje Wrocław.

1946 — 11. III. — Zmiany w sieci linii ustalające zamiast lotów okrężnych bezpośrednie połączenia Warszawy z głównymi miastami Polski (Kraków, Katowice, Gdańsk, Wrocław, Poznań, Szczecin).

21. III. — Zawarcie umowy lotniczej polsko-radzieckiej.

15. IV. — Otwarcie cywilnego portu w Szczecinie i linii ze Szczecina do Warszawy.

29. IV. — Oddanie do użytku tymczasowego dworca lotniczego na Okęciu.

11. V. — Otwarcie regularnej komunikacji na trasie Warszawa — Berlin (pierwsza linia zagraniczna po wojnie).

4. VII. — Otwarcie linii Warszawa — Paryż.

9. VII. — Otwarcie linii Warszawa — Sztokholm.

7. VIII. — Otwarcie linii Warszawa — Praga.

1947 — IV. — Pierwsze 100 tysięcy pasażerów przewiezionych na liniach LOT-u po wojnie.

8. X. — Otwarcie linii Warszawa — Budapeszt — Belgrad.

24. V. — Otwarcie linii Warszawa — Bukareszt.

12. X. — Otwarcie linii Warszawa — Kopenhaga.

1949 — 24. VI. — Otwarcie linii Warszawa — Bruksela.

sierpień — Wejście do eksploatacji na liniach zagranicznych samolotów Il-12.

1950 — 16. IV. — Połączenie Krakowa i Katowic z portami Gdańsk i Szczecin przez otwarcie linii Kraków — Łódź — Poznań.

1. VI. — Otwarcie linii Szczecin — Gdańsk.

15. VI. — Otwarcie linii Warszawa — Rzeszów.

6. IX. — Utworzenie Zarządu Lotnictwa Cywilnego w Ministerstwie Transportu Drogowego i Lotniczego.

1952 — IV. — Wprowadzenie przez „LOT" taksówek lotniczych na samolotach Aero-45.

1953 — VIII. — Otwarcie linii Warszawa — Budapeszt — Bukareszt i z powrotem.

XI. — Otwarcie linii Warszawa — Budapeszt — Sofia i z powrotem.

1955 — IV. — Otwarcie linii Warszawa — Wilno — Moskwa i z powrotem.

VI. — Wprowadzenie do eksploatacji na liniach zagranicznych samolotu typu Il-14.

VII. — Otwarcie linii Warszawa — Wiedeń i z powrotem.

1957 — IV. — Otwarcie linii Warszawa — Budapeszt — Belgrad — Ateny i z powrotem.

IV. — Otwarcie linii Warszawa — Poznań — Berlin (sezonowe połączenie w okresie MTP).

V. — Otwarcie linii Warszawa — Budapeszt — Belgrad — Tirana (sezonowe połączenie w okresie letnim).

— Zawieszenie ruchu na odcinku Kopenhaga — Sztokholm.

XII. — Wprowadzenie do eksploatacji na liniach zagranicznych samolotów typu Convair-240.

1958 — IV. — Otwarcie linii Warszawa — Berlin — Londyn i z powrotem.

XI. — Otwarcie linii Warszawa — Zurich i z powrotem.

1959 — VI. — Otwarcie linii Warszawa — Amsterdam i z powrotem.

SZCZĘŚLIWEJ DROGI!

ROZWÓJ KOMUNIKACJI LOTNICZEJ W LATACH 1929–1959

Sieć linii lotniczych P.L.L. „Lot"

W roku 1929	7 linii i ogółem	2870 km
W roku 1939	8 linii i ogółem	10250 km
W roku 1945	7 linii i ogółem	2527 km
W roku 1959	19 linii i ogółem	14200 km
	(6 krajowych i 13 zagranicznych)	

W latach 1929—1959

Wykonano lotów pasażerskich	69887
Przeleciano km	16905170
Przewieziono pasażerów	218 482
Przewieziono towarów	2 240 ton
Przewieziono poczty i gazet	1 030 ton

W latach 1945—1958

Wykonano lotów ogółem	132 974
Przeleciano km	47 447 300 km
Przewieziono pasażerów	1 562 712
Przewieziono przesyłek ogółem	23 560 7 ton
W latach 1929—1959 za okres 30 lat przebyto do dnia 1 stycznia 1959 r.	64 322 700 km
przewieziono	1 781 194 pas.

ROZWÓJ TRANSPORTU TOWAROWEGO

Aczkolwiek przewóz pasażerów rzutuje w głównej mierze na wyniki przewozowe przedsiębiorstwa, to w żadnym przypadku nie można traktować tego przewozu jako zagadnienia wtórnego lub o mniejszej wadze gatunkowej. Niemniej przewóz towarów w powojennej historii P.L.L. „LOT" wykazuje również dynamiczny i żywiołowy rozwój jak i przewóz podróżnych. O stopniu rozwoju przesyłek towarowych na liniach P.L.L. „LOT" mogą świadczyć poniższe liczby:

W roku 1938 przewieziono 980 ton przesyłek towar.

„ „ 1945 „ 389 „ „ „
„ „ 1950 „ 976 „ „ „
„ „ 1955 „ 2 758 „ „ „
„ „ 1957 „ 3 800 „ „ „
„ „ 1958 „ na poziomie ub. roku.

W roku 1950 zrównane zostały wyniki przewozowe z rezultatami osiągniętymi w roku 1938 zaś od tego czasu datuje się żywiołowy rozwój, który w roku 1955 przekroczył 7-krotnie wyniki roku 1945, zaś w roku 1957 ponad 9-krotnie.

Budynek portu lotniczego na Okęciu, w roku 1947. Na płycie postojowej samolot pasażerski DC-3.

KOMUNIKACJA LOTNICZA W POLSCE

W. KRYSIAK

DO regularnych przewozów pasażerskich samolot został użyty przeszło 40 lat temu, w kilka miesięcy po zakończeniu I Wojny Światowej. Dnia 8 marca 1919 roku otwarto pierwszą międzynarodową linię lotniczą łączącą Paryż z Londynem. W Polsce w roku 1919 rozpoczęto wprawdzie próby przewozu pasażerów samolotami z Poznania do Warszawy i z powrotem, nie była to jednak żegluga regularna. Natomiast pierwszą stałą linią lotniczą, przebiegającą nad terytorium Polski, była francuska linia „Compagnie France — Roumaine de Navigation Aerienne", późniejsza „CIDNA" — Compagnie Internationale de Navigation Aerienne, która w kwietniu 1921 r. przedłużyła odcinek — Paryż — Praga do Warszawy.

Stan ten jednak nie trwa długo. Już bowiem w następnym roku 1922, we wrześniu, otwarte zostają pierwsze polskie regularne loty linie lotnicze, co prawda krajowe, łączące Warszawę z Gdańskiem i Warszawę ze Lwowem. Zorganizowała je prywatna spółka „Aerolloyd", należąca do lwowskich przemysłowców naftowych. W lipcu 1923 r. „Aerolloyd" uruchomił następną linię z Warszawy do Krakowa. Z braku własnych konstrukcji lotniczych na liniach tych przedsiębiorstwo eksploatuje 4-osobowe samoloty pasażerskie Junkers F-13, które też wkrótce, bo w r. 1925, wchodzą na pierwszą polską linię zagraniczną, łączącą Warszawę z Wiedniem.

Nie były to jednak nasze pierwsze loty komunikacyjne. W lecie 1923 roku towarzystwo „Aerotarg" wykonało z okazji Targów Poznańskich 58 przelotów z Poznania do Warszawy i Gdańska, przewożąc około 100 pasażerów. Uwzględniając poziom ówczesnej techniki lotniczej i znikomą pojemność handlową samolotów, było to, jak na owe czasy, poważne osiągnięcie.

Dzieje komunikacji lotniczej w Polsce można podzielić na trzy okresy:

I — zakończony w roku 1928 — loty nieregularne oraz działalność prywatnych przedsiębiorstw lotniczych,

II — rok 1929—1939 wypełnia działalność „LOT-u" przedwojennego,

III — od roku 1945 rozwój „LOT-u" w Polsce Ludowej.

Pierwszy okres działalności towarzystwa prywatnego „Aerolloyd" charakteryzuje się przewagą wpływów kapitału zagranicznego i nie sprzyja stworzeniu właściwych podstaw rozwoju komunikacji lotniczej w Polsce. W 1925 roku powstaje w Poznaniu drugie prywatne towarzystwo komunikacji lotniczej — spółka „AERO", zorganizowana przy współudziale samorządu poznańskiego i Związku Lotników Polskich w Poznaniu, która otrzymała koncesję na eksploatację linii Warszawa — Poznań — Berlin. Przedsięwzięcie to zdołano zrealizować jedynie częściowo, ograniczając się do otwarcia krajowego odcinka tej linii na francuskich 4-miejscowych samolotach typu Farman. Po trzech latach nowe towarzystwo zaprzestało działalności, nie odegrawszy poważniejszej roli w rozwoju naszej komunikacji lotniczej.

Działalność pierwszych towarzystw lotniczych nie pozbawiona była jednak również i stron dodatnich. Od samego początku swego istnienia polska komunikacja lotnicza wyróżniała się wysokim poziomem technicznym i bezpieczeństwem lotów. Szczególnie godni wyróżnienia byli nasi piloci. Z tego okresu pochodzi znane z lat dwudziestych powiedzenie „Polnisches Wetter" — — „Polish Weather", którego to powiedzenia używano w Wiedniu dla określenia złej pogody, podczas której latali tylko piloci polscy. Na liniach polskich nie zdarzył się w tym czasie ani jeden śmiertelny wypadek.

Rok 1928 stanowi w polskim lotnictwie komunikacyjnym rok przełomowy. W tym czasie społeczeństwo polskie żywo interesuje się zagadnieniami lotnictwa. Pilot Bronisław Orliński w roku 1926 na samolocie Breguet XIX swoim brawurowym lotem do Tokio i z powrotem do Warszawy (20150 km w ciągu 25 dni) wsławia imię Polski za granicą. Dokonywane są próby przelotów przez Atlantyk północny. Młodzież akademicka organizuje aerokluby, budzi się młode lotnictwo sportowe. Również w roku 1928 ukazuje się polskie prawo lotnicze oraz powstaje przy Ministerstwie Komunikacji — Urząd Lotnictwa Cywilnego na szczeblu departamentu. Szybki już wówczas rozwój lotnictwa komunikacyjnego za granicą powoduje i w Polsce konieczność poważniejszego zajęcia się komunikacją lotniczą.

W następstwie przeprowadzonych reform powstaje przedsiębiorstwo państwowo - samorządowe (86% kapitału państwowego, 10% samorządy śląskie i po 2% miasta Bydgoszcz i Poznań) pod nazwą POLSKIE LINIE LOTNICZE „LOT", które z dniem 1 stycznia 1929 r. przejmuje od prywatnych towarzystw eksploatację linii lotniczych, aby je odtąd prowadzić na prawach wyłączności. Od powstania „LOT-u" zaczyna się szybki i bardziej planowy rozwój komunikacji lotniczej w Polsce. Rozwija się ona mimo trudności, jakie stwarza ówczesna polityka zagraniczna państwa. Wyrazem zmian, jakie zaszły w Polsce w dziedzinie komunikacji lotniczej w tym okresie, jest również fakt, że w roku 1929 zebrali się w Warszawie przedstawiciele lotnictwa cywilnego z całego świata, aby uregulować podstawowe zagadnienia przewozów międzynarodowych.

W wyniku tej konferencji powstała Konwencja Warszawska z dnia 12 października 1929 r. o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, na której opiera się do dziś odpowiedzialność przewoźników powietrznych w przewozach międzynarodowych. Przejąwszy od towarzystw prywatnych wzorowy personel latający i naziemnej obsługi technicznej, oraz umiejętnie go uzupełniając, Polskie Linie Lotnicze „LOT" osiągnęły już w pierwszych latach swojej działalności wysoki poziom techniczny eksploatacji oraz niezłe — jak na owe czasy — wyniki ekonomiczne. Zamiast 4-osobowych niemieckich Junkersów wprowadzone zostały 8-osobowe samoloty Fokker F-VII (jednosilnikowe), a następnie (r. 1930) 10-osobowe Fokkery 3-silnikowe, budowane w Polsce z licencji.

W roku poprzedzającym wybuch wojny nastąpił szczególnie duży rozwój sieci linii zagranicznych. W tym czasie „LOT" rozpoczął, poza już istniejącymi połączeniami, eksploatację linii do Budapesztu, Belgradu, Wenecji, Rzymu i Kopenhagi. Linia południowa została przedłużona z Lyddy do Bejrutu, co stworzyło najdłuższe wówczas w Europie połączenie krajów bałtyckich z Bliskim Wschodem. Otwarto dodatkową linię pospieszną Warszawa — Ateny — Lydda. Do eksploatacji weszły bardzo nowoczesne w tym czasie samoloty Lockheed-14h „Super Electra". W próbach znajdował się polski samolot komunikacyjny PZL-44 „Wicher".

W planach LOT-u było otwarcie linii przez Atlantyk. W związku z tym w maju 1938 r. załoga LOT-u wykonała próbny rejs na trasie Los Angelos — Warszawa, via Mexico — Panama — Lima — Stantiago — Buenos Aires — Natal — Dakar, długość trasy 2 500 km.

Nasze linie przedwojenne nie biegły jednak w takich kierunkach, w jakich przede wszystkim biec były powinny ze względu na położenie geograficzne Polski i rolę, jaka w związku z tym przypada do spełnienia naszemu krajowi w dziedzinie międzynarodowej komunikacji lotniczej. Na głównym szlaku Wschód — Zachód nie tylko nie zdołano, wobec błędnej polityki zagranicznej rządu, osiągnąć połączenia ze Związkiem Radzieckim, ale także nasze linie w kierunku zachodnim ograniczały się tylko do odcinka Warszawa — Berlin, eksploatowanego do spółki z niemiecką „Lufthansą". Połączenie z Paryżem utrzymywane było przez towarzystwo francuskie, a z Londynem (linia otwarta w 1939 r.) — wyłącznie przez towarzystwo brytyjskie. Brak porozumienia z bratnią Czechosłowacją przez długi okres czasu hamował rozwój sieci naszych linii w kierunku południowym i południowo-zachodnim (połączenie z Budapesztem, Belgradem i Rzymem uruchomiono na krótko przed wojną). Duże znaczenie ze względu na stosunki narodowościowe, istniejące w Polsce w okresie międzywojennym, miała linia do Palestyny. Wyróżniała się ona wysokim stopniem rentowności.

Rok 1931. Zabudowania cywilnego portu lotniczego na Mokotowie, przy zbiegu ulic Wawelskiej i Topolowej (dziś Aleja Niepodległości).
Foto: „LOT" i A. Mańkowski

Wzrost przewozów w okresie pierwszych 10 lat działalności PLL „LOT" charakteryzują następujące liczby:

PERSPEKTYWY ROZWOJU PLL „LOT"

Mgr MAREK ŻYLICZ

LOTNICTWO światowe znajduje się obecnie w momencie wielkiego przewrotu spowodowanego wprowadzaniem do eksploatacji nowych, wielkich i szybkich samolotów, w szczególności odrzutowych. Szybkość, komfort i bezpieczeństwo podróży lotniczej osiąga nieznany dotąd poziom. Niektóre linie, przez nabycie nowego sprzętu, z roku na rok podwoiły swą zdolność przewozową. A przecież na liniach całego świata pozostały jeszcze samoloty dawnej konstrukcji, nieraz również wygodne i bezpieczne, nie wiele wolniejsze. Jak znaleźć dostateczną ilość pasażerów i ładunku odpowiadającą tak nagle powiększonej zdolności przewozowej? Jak wykorzystać samoloty starsze, wypierane na głównych szlakach przez najnowocześniejsze szybkie kolosy?

Takie same problemy zaczynają się wyłaniać przed „LOT-em". Z drugiej strony, w ruchu krajowym „LOT" staje wobec konkurencji kolei elektrycznej i motorowej na stosunkowo niedługich trasach wewnętrznych.

Wiele czynników składa się na rozwój przewozów lotniczych w każdym kraju. W Polsce dla komunikacji lotniczej warunki są bardzo sprzyjające. Przede wszystkim Warszawa leży na skrzyżowaniu bardzo ważnych dróg powietrznych łączących ZSRR i Daleki Wschód z bliskim i dalekim Zachodem, a także północną Europę i południową z Bliskim Wschodem i Afryką. Warszawa staje się więc dla wielu linii naturalnym punktem lądowania, ewentualnie przeładunku. Nie można też zapomnieć o szybko i pomyślnie rozwijających się stosunkach Polski z obcymi krajami w dziedzinie gospodarczej, politycznej, kulturalnej i naukowej. Pozwala to oczekiwać coraz większej wymiany osób i dóbr, coraz większego zapotrzebowania na przewozy. W wyniku ożywienia stosunków międzynarodowych w ostatnich latach tempo wzrostu przewozów lotniczych na międzynarodowych liniach „LOT-u" stale się zwiększa, osiągając poziom większy od przeciętnego wzrostu światowego, pomimo że na linie zachodnie eksploatowane dotychczas przez sam tylko „LOT", weszły ostatnio przedsiębiorstwa konkurencyjne jak: KLM, SAS, „SABENA", BEA, AUA i „AIR FRANCE".

Około 6 tysięcy turystów przybywa obecnie do Polski drogą lotniczą. Na najbliższe lata przewiduje się podwojenie i dalszy wzrost ruchu turystycznego. „LOT" ma więc możliwości znacznie powiększyć swe przewozy międzynarodowe, przyczynić się do dalszego rozwoju turystyki, zarobić nowe cenne dewizy dla Państwa.

Niektóre kierunki geograficzne szczególnie zwracają uwagę „LOT-u": Sztokholm i Helsinki, Rzym, Bliski Wschód — oto duże ośrodki lokalnego ruchu turystycznego europejskiego, ewentualnie również ruchu tranzytowego, które wymagają lepszych połączeń lotniczych z Polską. Dalej Chiny, Indie, Indonezja, kraje, z którymi nasze stosunki rozwijają się coraz żywiej, a także i Afryka.

To wszystko brzmi dosyć śmiało. Ale plany „LOT-u" muszą być śmiałe, aby przedsiębiorstwo to mogło odegrać rolę jakiej się od niego oczekuje. Wewnątrz kraju zlikwidowano wprawdzie zbyt kosztowne linie na niektórych odcinkach, gdzie wystarczają naziemne środki przewozu. Polska jest jednak krajem dostatecznie rozległym, by linie lotnicze miały w nim rację istnienia. Wynikają rzeczywiście zapotrzebowania na przewozy lotnicze ze strony instytucji państwowych, kulturalnych i handlowych jak i ze strony prywatnych turystów. Na przykład trudno sobie wyobrazić obsługę takiej imprezy jak Targi Poznańskie bez tradycyjnego „mostu powietrznego" między Warszawą a Poznaniem.

Nasze linie krajowe mają też szanse stać się w przyszłości, jak w niektórych innych krajach, źródłem zasilania ruchu dla wielkich linii międzynarodowych, wobec których odgrywać będą role pomocniczą.

„LOT" nie zamierza likwidować linii wewnętrznych, a przeprowadzi modernizację sprzętu na tych liniach, co pozwoli zapewnić obsługę szybszą, wydajniejszą i bardziej komfortową.

A jak przedstawia się zasadnicza sprawa nabycia przez „LOT" nowego sprzętu? Zagadnienie jest palące. Nikt lepiej nie zdaje sobie z tego sprawy niż sam „LOT". W „LOCIE", jak w każdym przedsiębiorstwie lotniczym, zakup nowego sprzętu jest zagadnieniem pierwszoplanowym, do którego przedsiębiorstwo i jego władze podchodzą bardzo poważnie. Od decyzji i wyboru zależy bardzo dużo. Odrzutowce czy turbośmigłowce, samoloty długiego czy średniego zasięgu, oto kwestie, których nie można rozstrzygnąć bez głębokiej rozwagi. Tym bardziej, że na dewizy potrzebne dla finansowania importu czekają również inne działy gospodarki narodowej.

Nowoczesny sprzęt zostanie zakupiony z całą pewnością, a o źródłach zakupu, typach, ilościach i terminach zadecydują różne czynniki, a przede wszystkim ekonomiczne. Dążąc do utrzymania i poprawienia swych wyników eksploatacyjnych, „LOT" nie ogląda się tylko na pomoc z zewnątrz w sprzęcie czy dewizach. Personel „LOT-u" wie jak wiele zależy od jego własnych wysiłków. Zdał już egzamin personel latający, który wzniósł skrzydła „LOT-u" nad gruzy zniszczonego wojną kraju. Zdał egzamin personel techniczny, odbudowując bazę techniczną i organizując obsługę począwszy od najprymitywniejszych warunków. Zdał wreszcie egzamin personel handlowy, utrzymując wzrost przewozów na liniach „LOT-u" pomimo wciąż wzmagającej się konkurencji.

Ale przed „LOT-em" jest jeszcze okres dalszych wysiłków. Wprowadzenie nowego sprzętu wymagać będzie jeszcze wiele pracy.

Jeżeli spojrzymy na krzywą wyników eksploatacyjnych „LOT-u", która pnie się ku górze poprzez przedwojenne dziesięciolecie, a następnie rozpoczynając od zera jeszcze śmielej wznosi się przez piętnastolecie po wyzwoleniu, możemy być spokojni, że „LOT" nie opuści skrzydeł i nie tylko utrzyma posiadane pozycje, lecz sięgnie po pozycje nowe, zapewniające mu właściwe miejsce na drogach powietrznych.

Lądowanie śmigłowca na dachu warszawskiego wieżowca było tylko próbą. Kto wie jednak, czy za kilka lat śmigłowce (a może i inne aparaty pionowego startu) nie staną się codziennym środkiem komunikacji lotniczej na trasach krajowych.
Foto: CAF

	1929 r.	1934 r.	1938 r
Liczba pasażerów	16 400	18 300	45 400
Przesyłki w tonach	371	414	1 007
Tonokilometry całk. pracy przewozowej	398 000	527 000	1 020 000

W dniu wybuchu wojny w roku 1939 długość sieci linii „LOT-u" obejmowała 15 państw i wynosiła 10 207 km, z czego 82% (8 370 km) stanowiły odcinki zagraniczne. „LOT" miał w tym czasie 25 oddziałów, w tym 17 zagranicznych. Tabor przewozowy składał się ogółem z 18 samolotów: 8 dwunastoosobowych Lockheed L-14 „Super Electra", 7-dziesięcioosobowych Lockheed L-10 „Electra", poza tym 2 — czternastoosobowe Douglasy DC-2, 1 szesnastoosobowy Junkers Ju-52 i ponadto rozporządzał 8 samolotami dla celów specjalnych (aerofotogrametria, szkolenie itp.).

Personel LOT-u" (poza oddziałem aerofotogrametrii) liczył 604 pracowników, w tym 25 pilotów i 37 innych członków załogi; 70 osób pracowało na placówkach zagranicznych. 10 pilotów miało wylatanych po milionie kilometrów. Byli to kapitanowie statków: K. Burzyński, K. Długaszewski, T. Karpiński, J. Mitz, S. Płończyński, M. Witkowski, L. Tokarczyk, Z. Barciszewski, W. Klisz i F. Pecho.

Wartość majątku ruchomego „LOT-u" wynosiła 2,8 mln. dolarów (tyle ile kosztuje dziś jeden nowoczesny samolot). Majątku nieruchomego „LOT" przedwojenny nie posiadał. Lotniska i zabudowania oraz urządzenia przyziemne należały do Ministerstwa Komunikacji.

Po wybuchu wojny samoloty „LOT-u" zostały rozproszone po różnych lotniskach. Usiłowano w ten sposób zapewnić komunikację dla potrzeb wojska. Kiedy okazało się to niemożliwe, cały znajdujący się w Polsce tabor „LOT-u" oraz urządzenia warsztatowe ewakuowane zostały do Rumunii. Tam też znalazło się 350 pracowników wraz z dyrekcją. Trzeba podkreślić, że większość załogi z wielkim poświęceniem i narażaniem życia wypełniała swą powinność, ratując sprzęt i mając już wtedy na względzie dalszą pracę w lotnictwie komunikacyjnym po wojnie.

Prawie wszyscy znaleźli się później w szeregach walczących na wszystkich frontach. Kpt. Klemens Długaszewski, który w swym dorobku lotniczym ma 4 miliony kilometrów w powietrzu, najstarszy weteran pilot, lata wojny spędził w Wielkiej Brytanii dostarczając w Transport Command samoloty bojowe do baz RAF-u, szkoląc młodych pilotów, oddając całe swe bogate doświadczenie lotnicze i umiejętności dla potrzeb frontu. Kpt. Stanisław Płończyński wielokrotnie przemierzał Atlantyk z Kanady do Wielkiej Brytanii, prowadząc ciężkie maszyny transportowe dla aliantów, Na jego koncie zapisane są 3 miliony kilometrów przelecianych w powietrzu. Obydwaj zaraz po wojnie powrócili do kraju, by w trudnym, a jakże pięknym dziele szkolenia personelu pomnażać doświadczenia i stan wyszkolenia młodej polskiej kadry lotniczej. Na wschodzie walczy kpt. Marian Grabowski, należący do młodszego pokolenia pilotów, chociaż początki jego kariery lotniczej przypadają na rok 1936 w eskadrze samolotów lekkiego bombardowania w warszawskim pułku lotniczym. W czasie powstania warszawskiego kpt. Grabowski dokonuje licznych zrzutów zaopatrzenia dla walczącej Warszawy, później bierze udział w raidach bombowych II pułku nocnych bombowców „Kraków" w czasie zdobywania Wału Pomorskiego i szturmu na Berlin. Dzisiaj kpt. M. Grabowski, wicedyrektor PLL „LOT", dzieli swój czas między dyrekcyjny gabinet na Okęciu, a fotel pilota w samolocie komunikacyjnym.

W. KRYSIAK

Silnik — to serce samolotu. Nic też dziwnego, że trzeba go otaczać szczególnie troskliwą opieką.

ZAPLECZE TECHNICZNE PLL „LOT" WCZORAJ I DZIŚ

Inż. ZDZISŁAW BENTKOWSKI

„Silnik lotniczy i jego stan techniczny — największą troską kierownictwa i pracowników PLL „LOT". Z tym założeniem przystąpiono 15 lat temu do stworzenia warunków, które umożliwiłyby eksploatację silników w najbardziej właściwy sposób oraz zapewniłyby właściwą kontrolę ich pracy i to przy pomocy wykwalifikowanych fachowców, dla których ich obsługa nie byłaby ani nowa ani trudna.

W lotnictwie, specjalnie zaś komunikacyjnym, obowiązuje daleko idąca ostrożność planowania oraz dokładność w realizowaniu planów, wynikająca z precyzyjnego i realnego myślenia przy ocenie własnych możliwości. Wynikiem takiego postępowania jest zawsze bezpieczeństwo pasażerów a tym samym opinia przedsiębiorstwa, zaufanie do danych linii lotniczych oraz ich wysoka rentowność.

Wychodząc z powyższego założenia 15 lat temu, w początkowym okresie odbudowy PLL „LOT", ustalono dokładnie przemyślany plan rozbudowy naziemnej bazy silnikowej. Plan ten przewidywał dwa etapy rozbudowy.

W latach 1945—1950, w pierwszym etapie rozbudowy, oceniając skromnie ówczesne swoje możliwości techniczne, postanowiono że we własnym zakresie, w warsztatach PLL „LOT" wykonywać się będzie tylko okresowe przeglądy silników oraz bieżące i niektóre średnie naprawy silników. Naprawy główne, popularne „kapitalne remonty", postanowiono wykonywać w którymś z polskich zakładów lotniczych.

W drugim etapie 1950—1955, po przeszkoleniu załóg dla zakładów remontowych, wybudowaniu odpowiednich pomieszczeń oraz uzupełnieniu wyposażenia warsztatowego, postanowiono wykonywać we własnym zakresie również i wszystkie naprawy główne. Rozbudowa własnej bazy silnikowej była uzasadniona od uniezależnienia się od wykonawcy, którego terminy dostaw nie zawsze mogły pokrywać się z terminowymi potrzebami PLL „LOT", a równocześnie dużym obniżeniem kosztu remontów wykonywanych na własnym terenie.

Takie były założenia i plany ustalone 15 lat temu. Realizacja jednak odbiegła od tych planów.

Już w pierwszym okresie, kiedy wcale nie planowano wykonywania napraw głównych, żaden zakład na terenie kraju nie chciał podjąć się remontu silników Pratt—Whitney, pracujących na samolotach „Dacota" obsługujących część naszych linii. Wysyłka tych silników do naprawy za granicę zanadto obciążyłaby nasz skromny w owym czasie budżet państwowy. Należało więc natychmiast rozpocząć we własnym zakresie część remontów kapitalnych.

Główną część sprzętu PLL „LOT" stanowiły radzieckie silniki ASz 62 i ASz 62 IR i te silniki na szczęście zostały przyjęte do naprawy przez zakłady lotnicze w kraju. Zakłady te mogły podjąć się remontów i dać gwarancję dobrej jakości wykonania, gdyż opierały swą pracę na grupie specjalistów radzieckich, delegowanych do nas przez producenta silników — ZSRR dla przeszkolenia mechaników polskich.

Rozwiązanie we własnym zakresie problemu napraw głównych silników Pratt-Whitney było możliwe dzięki ofiarnej pracy grupy mechaników polskich przeszkolonych na tym typie silników w Anglii w czasie wojny. Mechanicy ci wrócili natychmiast po wyzwoleniu do kraju i zgłosili się do pracy w PLL „LOT" uważając, że tu jest ich najwłaściwsze miejsce.

Obecnie z perspektywy 15 lat można stwierdzić, że żaden silnik wyremontowany ich rękami nie zawiódł w eksploatacji, a dziś już wycofane z ruchu samoloty „Dacota" wykonały poważną pracę w obsłudze linii krajowych i zagranicznych. Mechanikom tym należy się za ich ofiarną pracę, wykonywaną często w prymitywnych warunkach, wiele słów uznania, tym bardziej, że do dziś pracują przekazując swoje doświadczenia młodszym.

Tak więc pierwszy etap rozbudowy bazy remontu silników obejmował od razu naprawy główne.

W latach 1950—51, kiedy zgodnie z planem miano rozpocząć rozbudowę warsztatów przystosowując je do przejęcia w okresie 1956—58 napraw głównych wszystkich typów silników, kierownictwo PLL „LOT" zostało zaskoczone decyzją zakładów lotniczych remontujących silniki, które odmówiły przyjęcia zlecenia LOT-u na remont silników w roku następnym.

Do dyspozycji kierownictwa technicznego LOT-u stał wtedy warsztat o małej przepustowości, niedostatecznie wyposażony, z nieprzeszkoloną w wystarczającej ilości załogą. Należało więc odwołać się do kierownictwa i załogi warsztatu z nadzieją, że przy ofiarnej pracy sprostają nałożonemu na nich zadaniu. Czy te nadzieje mogły być zawiedzione? Tyle innych załóg w innych dziedzinach przemysłu potrafiło stanąć na wysokości zadania i wykonać pracę niemal ponad ludzkie siły. Taki sam zwykły obowiązek obywatelski, jaki spełnili inni, spełniła bez dodatkowych korzyści materialnych, a tym samym bez obciążenia budżetu przedsiębiorstwa, załoga oddziału silnikowego.

W ciągu pół roku zapoznano doświadczonych mechaników lotniczych ze sprzętem radzieckim, wyposażono warsztat w przyrządy i narzędzia oraz wybudowano hamownię przystosowaną do prób silników lotniczych trzech typów: Pratt-Whitney, ASz62IR i zakupionych w tym okresie nowych radzieckich silników ASz82FN pracujących na samolotach Il-14.

Hamownia została wybudowana systemem gospodarczym i przewidziana była do pracy na okres kilku lat.

Jak więc wynika z powyższych danych już w roku 1951, kiedy planowano dopiero drugi etap rozbudowy silnikowni, jeszcze przed jej rozbudową wykonywano już wszystkie remonty kapitalne. Warunki, w jakich wykonywano remonty, nie odpowiadały jednak wymaganiom technicznym koniecznym w lotnictwie, a opieranie się tylko na wysokim poczuciu odpowiedzialności i „złotych rękach" mechaników stanowiło za małą gwarancję bezpieczeństwa w lotnictwie komunikacyjnym. W roku 1951 rozpoczęto więc w przyśpieszonym tempie realizację rozbudowy silnikowni. Projekt obejmował budowę nowej hali do napraw silników oraz hamowni.

Budowa planowana na lat 5 przeciągnęła się. W chwili obecnej PLL „LOT" dysponuje już doskonałym warsztatem przystosowanym do napraw głównych silników i śmigieł Warsztat ma pododdziały uniezależniające go od kooperantów. Do dyspozycji silnikowni stoi „własna" galwanizernia, myjnia przystosowana do części lotniczych, piaskownia, trawialnia, warsztat obróbki cieplnej śmigieł, konserwatornia silników itd. Silnikownia ma doskonale wyposażony technicznie i obsadzony personalnie oddział weryfikacji części oraz oddział naprawy i salę prób sprzętu. Kontrola techniczna międzyoperacyjna, kierownictwo oddziałów, nadzór warsztatowy oraz ostateczny odbiór KCSP (Kontrola Cywilna Statków Powietrznych) obsadzone są ludźmi o najwyższych kwalifikacjach technicznych, zdobytych przez niemal dziesiątki (20—30) lat praktyki w lotnictwie.

Silnikownia mieści się w jasnej, czystej i przestrzennej hali zaprojektowanej przez Biuro Projektów Transportu Drogowego i Lotniczego. Uzupełnieniem silnikowni jest będąca na ukończeniu nowoczesna hamownia silników lotniczych. Stanowi ona tak pod względem lokalizacyjnym jak i pozycji w cyklu technologicznym wspólny zespół produkcyjny z silnikownią. Nowoczesność hamowni nie wyraża się w jej nowatorskim rozwiązaniu technologicznym czy budowlanym. Układ hamowni jest typowy. Nowoczesność jej polega na najlepszym możliwym rozwiązaniu instalacji kontrolnej i pomiarowej oraz bardzo dobrych warunkach bezpieczeństwa i higieny pracy.

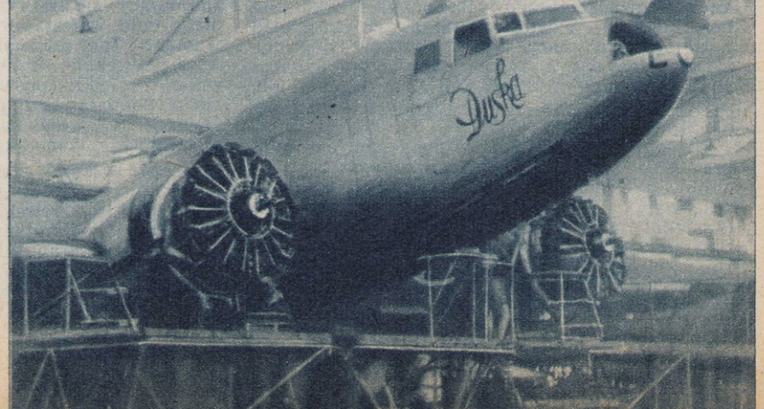
Na uwagę zasługuje fakt, że projekty, wykonanie budynków, urządzeń i instalacji silnikowni i hamowni zostały wykonane w kraju bez straty dewiz.

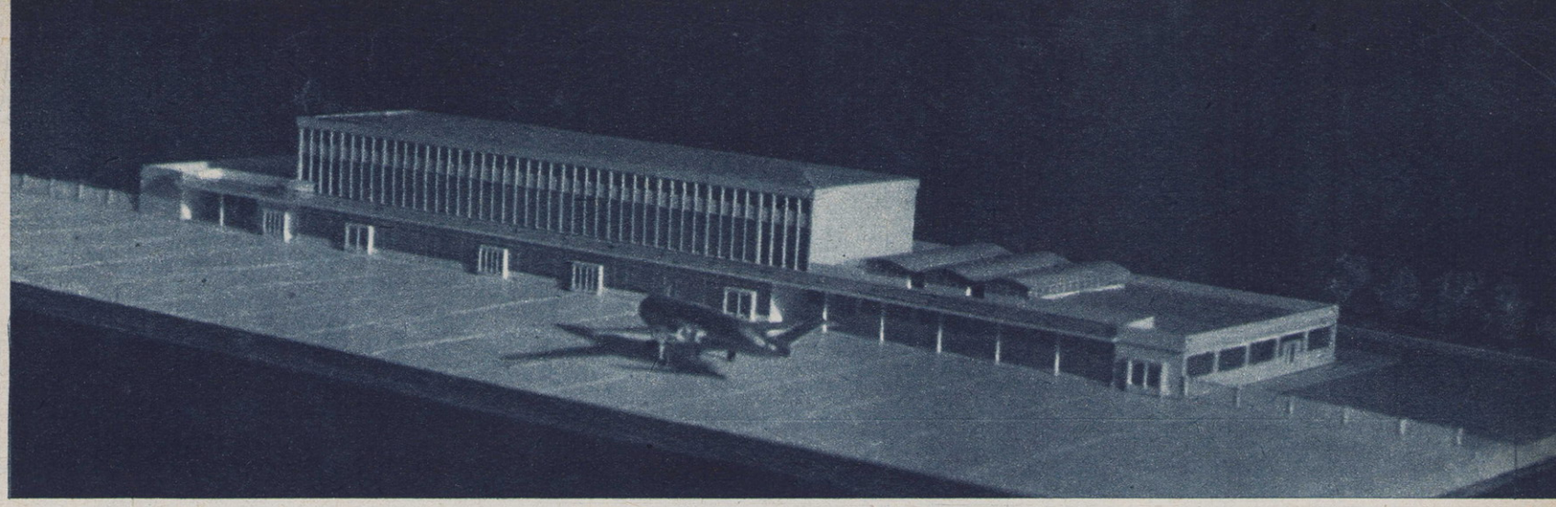
Podając przekrój rozwoju silnikowego zaplecza technicznego PLL „LOT" w ciągu 15 lat należy stwierdzić, że plan rozbudowy warsztatów został zrealizowany i obecnie PLL „LOT" jest w stanie zaspokoić we własnym zakresie wszystkie potrzeby remontowe, a równocześnie ma rezerwę dla rozwoju przedsiębiorstwa.

Sprawa dobrego i właściwie wyposażonego warsztatu nie rozwiązuje jeszcze w pełni zagadnienia remontów silników. Warsztat musi mieć równocześnie załogę o pełnych kwalifikacjach. Ze względu na to, że przez 15 lat nie słabła w PLL „LOT" działalność sekcji szkoleniowej, a ambicją kierowników oddziałów technicznych było stałe podnoszenie kwalifikacji młodszych pracowników, silnikownia może poszczycić się grupą wysoko wykwalifikowanych techników i mechaników lotniczych, którzy dadzą sobie radę z najbardziej skomplikowanym nowoczesnym sprzętem. Silnik, który wyjdzie z rąk mechaników PLL „LOT", nie może nie przepracować wyznaczonego okresu pracy do następnej naprawy.

Tak więc w dziedzinie silnikowego zaplecza technicznego następne 15 lat pracy PLL „LOT" rozpoczną jako równorzędny partner innych towarzystw lotniczych.

Rok 1947. Samolot pasażerski DC-3 podczas remontu generalnego.
Foto: B. Koszewski i archiwalne





Widok makiety projektowanego budynku nowego dworca lotniczego w Warszawie — od strony płyty peronowej.

NOWY PORT LOTNICZY W WARSZAWIE

Inż. WITOLD SZCZĘSNY

OD kilku już lat trwają w portach międzynarodowych badania i obserwacje ruchu pasażerów, na podstawie których to badań zaistniałaby możliwość ustalenia wielkości budynków dworcowych, a co za tym idzie ustalenie skali usług jakie ze strony danego portu świadczyć należy podróżnym.

Znaczny wzrost ruchu pasażerskiego, z jednoczesnym „skokiem" przez Atlantyk samolotów komunikacyjnych, wzmógł w ostatnich latach konkurencję, nie tylko między poszczególnymi towarzystwami lotniczymi, ale również między państwami, które w większości są właścicielami portów lotniczych i w związku z tym często luksusowych budynków dworców.

Zanim będą omówione problemy związane z budową dworca lotniczego dla Warszawy, interesujące będzie porównanie szczytowego ruchu pasażerskiego w poszczególnych portach europejskich oraz ilości pasażerów obsłużonych przez te porty w ciągu roku, z tym, że poniższa tabelka oparta jest na obserwacjach przeprowadzonych w latach 1955—1957.

Port lotniczy	Ilość pasażerów w ciągu roku w tys.	Szczytowe nasilenie ruchu pasażerów w w godzinie
Amsterdam	617	470
Berlin	672	—
Bruksela	309	262
Dublin	340	325
Glasgow	302	173
Londyn	2 655	1 075
Oslo	168	298
Paryż	1 182	553
Rzym	498	234
Shannon	305	275
Sztokholm	361	181
Wiedeń	95	120
Zurich	413	310

Dla Warszawy liczby te w 1958 r. wykazały, że szczytowe nasilenie ruchu pasażerskiego w godzinie wynosi 140 osób, zaś ogólna liczba pasażerów przyjętych i wyprawionych przez obecny port Warszawa—Okęcie wyniosła 131 710 osób, w ruchu zarówno krajowym jak i zagranicznym.

W 1958 r. korzystało z portu Warszawa—Okęcie już jedenaście towarzystw lotniczych obsługujących główne linie w Europie i wydaje się, że nie byłoby słusznym przewidywanie znacznego ich wzrostu w ciągu najbliższych lat, natomiast należy się liczyć ze zwiększeniem częstotliwości ruchu samolotów.

Na podstawie powyższych przesłanek przyjąć należałoby orientacyjnie dla Warszawy szczytowe nasilenie ruchu pasażerów w godzinie — 250 osób, z której to liczby określi się powierzchnie użytkowe konieczne dla obsługi pasażerów w samym budynku dworca lotniczego.

Liczba ta, jako kluczowa w wielkości przewidywanego dworca, może wzbudzać zastrzeżenia fachowców zainteresowanych tym zagadnieniem jako zaniżona, lecz wydaje się, że założenie o centralnym położeniu Polski w Europie oraz przecięciu się osi wschód—zachód i północ-południe w ruchu lotniczym właśnie w Polsce, nie wpłynie zasadniczo na wzrost ruchu pasażerskiego. Uzasadnia się to tym, że w chwili kiedy wprowadzane są powszechnie w użycie samoloty turbośmigłowe średniego zasięgu do 3 500 km i odrzutowce dalekiego zasięgu do 6 000 km, przeloty na krótkich odcinkach związanych z Warszawą byłyby nieekonomiczne. Ruch lotniczy międzynarodowy w Warszawie będzie wzrastał o tyle, o ile potrafimy związać się przede wszystkim interesami hadlowymi z państwami nie tylko Europy lecz i pozostałych części świata.

Skomplikowany charakter pracy w budynku dworca poszczególnych służb i ich zależność nakłada na projektującego niezmiernie trudny obowiązek właściwego rozwiązania i opracowania funkcjonalizmu dworca, od którego to opracowania przede wszystkim jest uzależniony racjonalny projekt dworca.

Dla orientacji podamy w ogólnych zarysach z jakich elementów zasadniczych winien składać się nowoczesny budynek dworca lotniczego:

1. Obsługa pasażerów: hall główny z pomieszczeniami na kasy biletowe, kasy towarowe, urząd paszportowy, urząd celny, urząd pocztowy, biura informacji, biura podróży, kantory wymiany, kioski usługowe, biura przedstawicieli towarzystw zagranicznych itp.

Poczekalnie, osobno dla podróżnych przylatujących, odlatujących oraz krajowych, stanowią oddzielny problem, gdyż każda z nich winna mieć łączność i możliwość korzystania z bufetów i kawiarni.

Poza tym na terenie dworca winny się znajdować pomieszczenia recepcyjne, umożliwiające przyjmowanie w sposób właściwy gości zagranicznych.

Kawiarnie i restauracje winny być wyposażone w zaplecza umożliwiające nie tylko sporządzanie posiłków dla pasażerów w porcie lecz i dla pasażerów na pokładzie samolotów.

W wielu portach dla pasażerów oczekujących na połączenia wybudowano specjalne sale kinowe.

2. Ruch towarowy będzie wymagał pomieszczeń na biura oraz odpowiedniej wielkości magazynów, które winny być wyposażone między innymi, w chłodnie dla przesyłek ulegających psuciu, pomieszczenia specjalnie izolowane dla przesyłek radioaktywnych oraz specjalne urządzenia transportowe.

3. Służby ruchu, radioosłony i meteo winny dysponować wieżą kontroli z pomieszczeniami na aparaturę i pomieszczeniami dla wymienionych służb. Na terenie dworca winny być pomieszczenia dla załóg oraz sala odpraw tychże załóg.

4. Służby pomocnicze jak sanitarna z ambulatorium, straż p. pożarna, milicja i fryzjer muszą mieć przewidziane pomieszczenia wielkości wypływających z ich funkcji.

Jasną jest rzeczą, że opisywany budynek będzie wyposażony w urządzenia i instalacje umożliwiające jego pracę jak: system transportu wewnętrznego, sieć radiofoniczną, telefoniczną, pocztę pneumatyczną, instalację wodociągowo-kanalizacyjną, elektryczną itp.

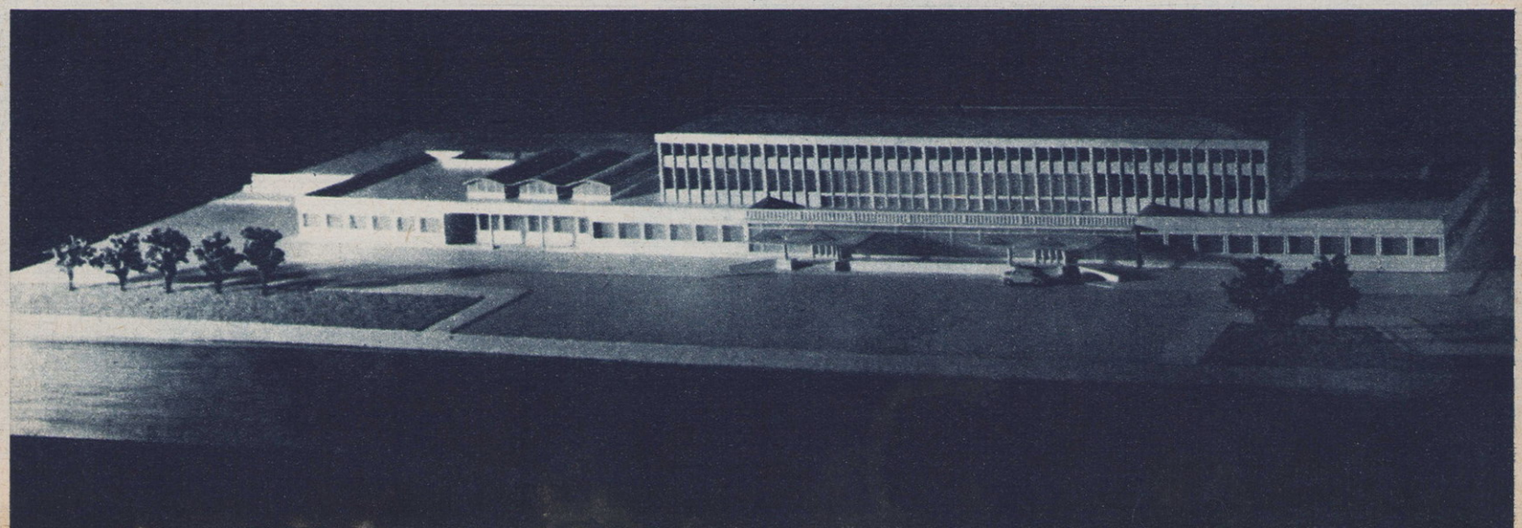
W chwili obecnej budynki dworców w głównych portach europejskich są już ukończone lub na ukończeniu, zaś u nas brak dotąd decyzji odnośnie lokalizacji lotniska dla ruchu międzynarodowego w Warszawie opóźnia realizację budowy dworca. Jedyna dobra strona tego opóźnienia — to możliwość oparcia się na doświadczeniach, które w międzyczasie zaistnieją, co pozwoli na opracowanie właściwego projektu.

Dotychczasowe próby opracowania u nas projektu dworca lotniczego, jako obiektu eksponowanego, sprowadziły się do wykonania przez pracownię mgr inż. Stefana Jelnickiego („Miastoprojekt-Specjalistyczne") projektu pokazanego na zdjęciach.

Projekt ten, harmonijnie wkomponowany w otwartą przestrzeń lotniska, jest opracowany przy założeniu lokalizacji lotniska międzynarodowego na Okęciu i tylko dla ruchu zagranicznego. Obsługa ruchu krajowego pozostałaby nadal w dotychczasowych pomieszczeniach, z tym, że zaistniałaby konieczność budowy wieży kontroli dla potrzeb służby ruchu.

Należy się spodziewać, że decyzja odnośnie lokalizacji lotniska dla ruchu międzynarodowego zapadnie w najbliższym czasie, co pozwoli na budowę, dworca, który swym wyglądem zewnętrznym i wewnętrznym zajmie właściwe miejsce w rzędzie dworców europejskich.

Ten sam budynek portu lotniczego — w widoku od strony płyty zajazdowej.



W porcie lotniczym zawsze ruch. Pasażerowie do Krakowa, Bukaresztu, Moskwy lub Nowego Jorku, korzystając z połączeń bezpośrednich lub pośrednich, za chwilę zajmą swoje miejsca w kabinie samolotu. Jeszcze tylko sprawdzenie biletów, ostatnie pożegnania, kwiaty i — żegnaj Warszawo.

NA OKĘCIU

Bezpieczeństwo lotu i jeszcze raz bezpieczeństwo, to naczelne hasło PLL „Lot", zapewnia między innymi nowozbudowana stacja radiolokacyjna polskiej konstrukcji na Okęciu. Śledzimy namiar samolotu na ekranie radiolokatora (z lewej) i przenoszenie uzyskanych wartości na mapę (z prawej). O każdej porze dnia i nocy i nie ustaje tu praca.

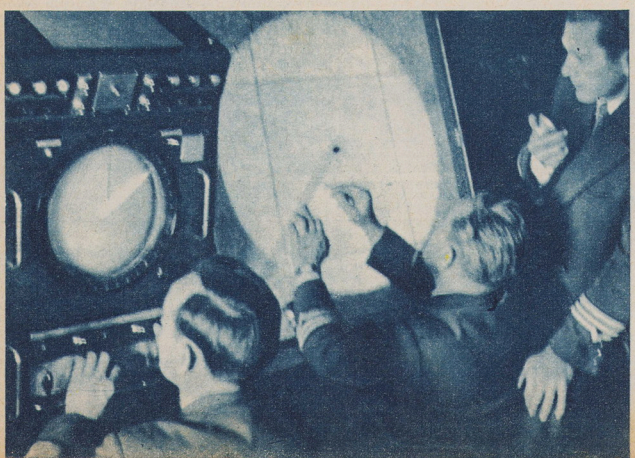
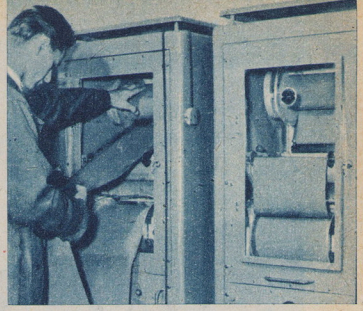


Foto: HENRYK GRZĘDA



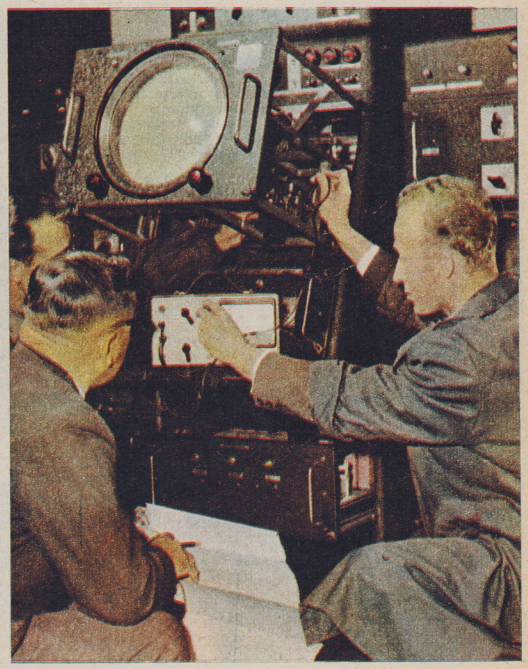
Nad bezpieczeństwem ruchu lotniczego czuwa cały sztab odpowiedzialnych pracowników, zaopatrzonych w szereg nowoczesnych urządzeń kontrolnych. Oto jedno z nich: lotniczy szerokotaśmowy magnetofon długozapisujący (na około 200 godzin pracy), przeznaczony dla rejestracji rozmów operacyjno-ruchowych prowadzonych między załogą samolotu, a kierownictwem ruchu w porcie Okęcie. Przy magnetofonie technik Kazimierz Szczepek.

Pasażerowie proszeni są do samolotu. Srebrnobiały Convair-240 wystartuje wkrótce do rozkładowego lotu, zwykłego dla załogi, a zapewne bogatego we wrażenia dla pasażerów.

Bezpieczeństwo lotu to także pogoda. A nad „pogodą" w kraju i zagranicą czuwa naczelnik wydziału ruchu Czesław Szczeciński, doświadczony meteorolog i, dodajmy, wychowawca całego pokolenia ludzi lotnictwa.

W nowej poczekalni portu na Okęciu spotkać można pasażerów różnej narodowości. Nic dziwnego, Warszawa jest jednym z ważnych węzłów komunikacji lotniczej w Europie.

Port na Okęciu, tak zresztą jak i wszystkie porty lotnicze na świecie, oddalony jest od centrum miasta. Szybką łączność utrzymują tu nowoczesne autobusy produkcji czechosłowackiej. Tylko kwadrans trwa podróż z Okęcia do biura LOT-u na MDM-ie.



Jeszcze raz radiolokator. Tym razem podczas przeglądu technicznego. Przeglądu dokonuje inż. Edward Kowalik z technikiem Wiesławem Krawczykiem, Marianem Wiańskim i Stanisławem Jabłońskim.

Okęcie przyjmuje różne typy samolotów. Tu lądowały wielosilnikowe ciężkie transportowce, lekkie samoloty dowozowe, śmigłowce, a także olbrzymy odrzutowe, jak ten Boeing-707, którym przybyli w sierpniu parlamentarzyści z USA na Kongres do Warszawy.

Polecieć dziś, czy jutro? Kiedy otrzymam najlepsze połączenie z Oslo? Jaki mogę zebrać bagaż? Ile kosztuje bilet? Na te i szereg innych pytań, a podróżni pytań tych mają sporo, odpowie zawsze uprzejmie i fachowo informacja placówek PLL „Lot" w kraju i za granicą.

SAMOLOTY PLL LOT

1929 – 1959

OKRES PRZEDWOJENNY

Pierwszymi samolotami PLL „Lot" były Junkersy F-13 przejęte od poprzedników. W 1929 r. PLL „Lot" zakupił w Holandii sześć jednosilnikowych samolotów komunikacyjnych typu Fokker F-VII z silnikiem Lorraine-Dietrich 450 KM. Jednocześnie przemysł krajowy (wytwórnia Plage i Laśkiewicz w Lublinie) podjął na podstawie licencji produkcję samolotów Fokker F-VII 3 m z trzema silnikami Wright „Whirlwind" 220 KM. Samoloty te weszły do służby w „Locie" w roku 1930. W latach 1931—1932 stan posiadania „Lotu" powiększył się o sześć samolotów polskiej konstrukcji. Były to jednosilnikowe górnopłaty PWS-24. W następnych latach samoloty PWS-24 i Fokker F-VII otrzymały zamiast silnika Wright „Whirlwind" mocniejsze silniki Pratt-Whitney „Wasp Junior" o mocy 410 KM oraz metalowe śmigła. W roku 1935 „Lot" zakupił w Niemczech trójsilnikowy samolot Junkers Ju-52 oraz w USA 2 samoloty dwusilnikowe Douglas DC-2 z silnikami Bristol „Pegasus V". W roku następnym zakupiono jeszcze jednego Douglas'a oraz cztery samoloty Lockheed „Electra 10-A". Dalsze sześć samolotów tego typu nabyto w roku 1937. W latach 1938 i 1939 do służby na liniach komunikacyjnych weszło 8 samolotów typu Lockheed 14 H, stanowiących podówczas ostatnie słowo techniki. Sprzęt eksploatowany przez PLL „Lot" był unowocześniany na bieżąco. Tak np. samoloty Douglas DC-2, Junkers Ju-52 i Lockheed „Electra" otrzymały śmigła nastawne (dwuskok), po czym w r. 1938 „Electra" i 14-H — śmigła przestawialne o stałej liczbie obrotów. W roku 1939 na samolocie Lockheed 14-H wprowadzono śmigła przestawialne z możliwością ustawiania w „chorągiewkę", w razie zatrzymania silnika. Na wszystkich samolotach wprowadzono radiostacje oraz urządzenia do ślepego lądowania.

Jednak PLL „Lot" uzależnione w dużej mierze od kapitału zagranicznego, któremu wiernie patronował kapitał rodzimy, unowocześniały swój sprzęt niemal wyłącznie na bazie zakupów zagranicznych.

OKRES POWOJENNY

Wojna i okupacja całkowicie zniszczyły międzywojenny dorobek polskiej komunikacji lotniczej. Po wyzwoleniu kraju trzeba było zaczynać dosłownie z niczego. Już jednak 6 marca 1945 r. zapada decyzja rządu uruchomienia cywilnej komunikacji lotniczej. Powstają na nowo PLL „Lot". Wojsko przekazało nowopowstałemu przedsiębiorstwu 10 samolotów typu Li-2 wraz z załogami. Na samolotach tych rozpoczęto natychmiast doraźną komunikację wewnątrz kraju. W tym okresie rosły kadry „Lotu", zgłaszali się starzy i nowi pracownicy, wojsko przydzieliło (w grudniu 1945 r.) dalszych 10 Li-2, tym razem do samodzielnej eksploatacji.

Po przewyciężeniu początkowych trudności organizacyjnych (brak paliwa), od roku 1946 rozpoczęła się regularna komunikacja lotnicza wewnątrz kraju i z zagranicą. W następnym okresie nastąpiło powiększenie stanu taboru. W Związku Radzieckim zakupiono 20 nowych Li-2, a na zachodzie — kilka samolotów typu Douglas DC-3 (C-47). W 1947 roku nastąpiły dalsze zakupy sprzętu. We Francji zakupiono kilka czterosilnikowych samolotów typu Bloch „Languedoc" do komunikacji zagranicznej oraz samoloty Siebel-7. Jednocześnie zakupiono w USA (z demobilu) kilka niewielkich samolotów Cessna „Bobcat" do tzw. „małej komunikacji".

Nabytki te nie okazały się jednak szczęśliwe. Samoloty „Languedoc" po niecałym roku służby zostały wycofane z linii, wskutek licznych defektów silników, a Cessny okazały się w naszych warunkach nieekonomiczne. Samoloty Siebel zostały użyte do prac fotogrametrycznych i geodezyjnych.

W tej sytuacji wyłoniła się raz jeszcze potrzeba uzupełnienia i unowocześnienia taboru. W tym celu w 1949 r. zakupiono w Związku Radzieckim nowoczesne samoloty komunikacyjne typu Il-12, stanowiące przez dłuższy okres podstawowy sprzęt „Lotu" na liniach zagranicznych.

W roku 1954 zakupiono dodatkowo 3 samoloty typu Il-14, stanowiące unowocześnioną wersję samolotu Il-12. Również te samoloty przeznaczono do obsługi linii zagranicznych.

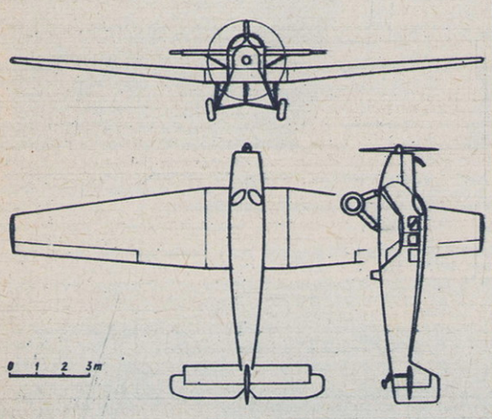
Na liniach krajowych w dalszym ciągu znajdują zastosowanie samoloty Li-2. Samoloty te, w unowocześnionych wersjach, stanowią sprzęt w wysokim stopniu ekonomiczny i niezawodny. W r. 1952 zakupiono w CSR pewną ilość małych, czteromiejscowych samolotów typu „Aero-45" przeznaczonych jako taksówki powietrzne do lotów dyspozycyjnych.

W roku 1957 nastąpiło dalsze unowocześnienie sprzętu: zakupiono w NRD 12 samolotów Il-14P zabierających 26 pasażerów oraz odkupiono od innych towarzystw — 3 Convairy CV-240 mogące przewieźć 40 pasażerów, a następnie dalsze dwa. Obecnie PLL „Lot" przeprowadza studia nad doborem typów samolotów najbardziej nam odpowiadających.

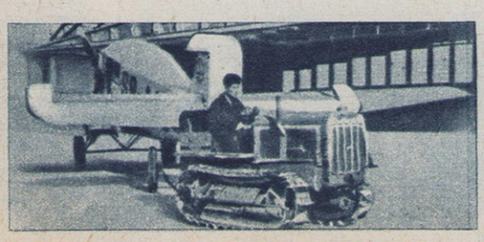
W ostatnim czasie został oblatany pierwszy polski samolot czterosilnikowy MD-12, który być może znajdzie zastosowanie w obsłudze linii krajowych.

Poza tym w pewnym okresie PLL „Lot" użytkował w dużych ilościach samoloty CSS-13 do prac rolniczych, zwłaszcza do zwalczania szkodników, a także Li-2. Obecnie Li-2 są też używane do lotów fotogrametrycznych i geodezyjnych.

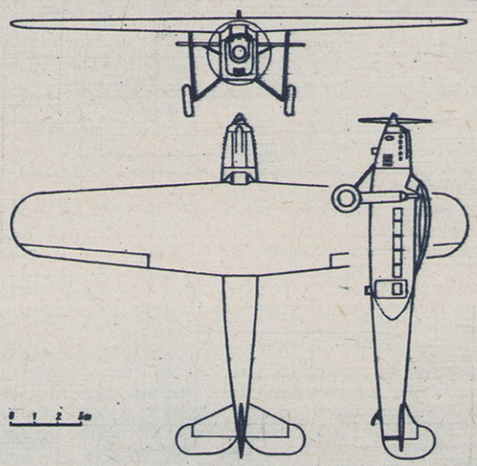
JUNKERS F-13



Rok wprowadzenia — 1929. Konstrukcja metalowa. 4 pasażerów + 2 osoby załogi. Podwozie stałe. Silnik Junkers L-5 (180 KM) lub BMW L-2 (300 KM). Rozpiętość — 17,75 m, długość — 9,60 m, prędkość przelotowa — 150 do 160 km/h, zasięg — 600 km.

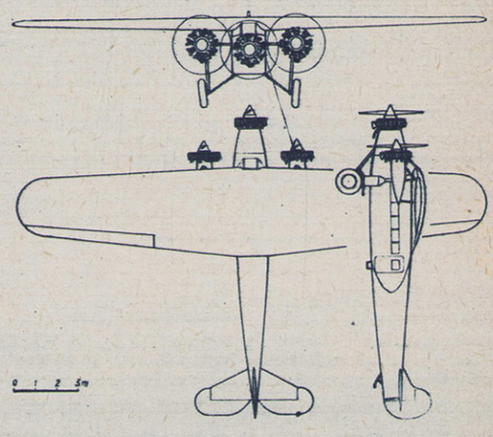


FOKKER F-VII a



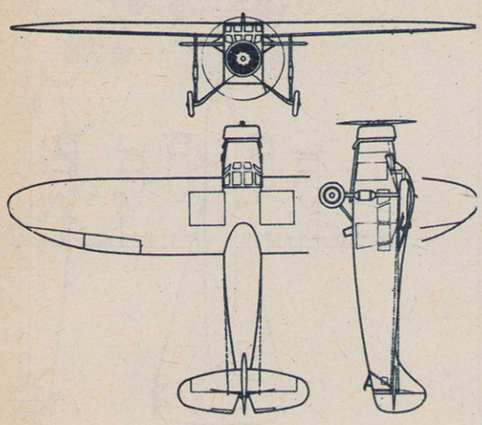
Rok wprowadzenia — 1929. Konstrukcja mieszana. 8 pasażerów + 2 osoby załogi. Podwozie stałe. Silnik Lorraine-Dietrich (450 KM). Rozpiętość — 19,3 m, długość — 14,5 m, prędkość maks. — 190 km/h, prędkość przelotowa — 160 km/h, zasięg — 900 km.

FOKKER F-VII b – 3 m



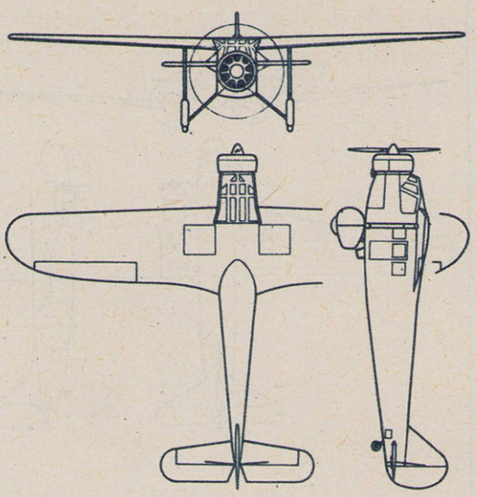
Rok wprowadzenia — 1930. Konstrukcja mieszana. 8 pasażerów + 2 osoby załogi. 3 silniki Wright „Whirlwind" (3 x 220 KM) lub Pratt- Whitney „Wasp Junior" (3 x 400 KM). Budowany z licencji. Rozpiętość — 21,7 m, długość — 14,5 m, prędkość przelotowa — 160 do 170 km/h, zasięg — 1 000 do 1 240 km.

PWS-24



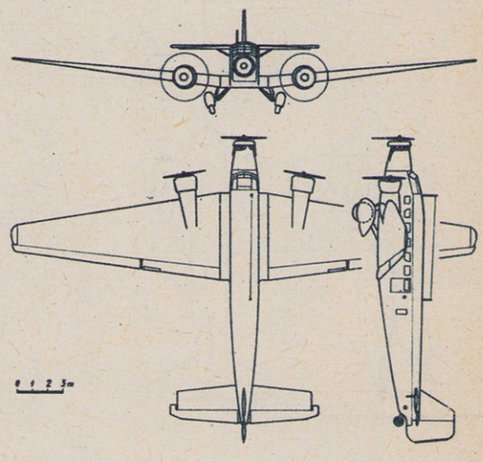
Rok wprowadzenia — 1933. Konstrukcja mieszana. 4—5 pasażerów + 1—2 osoby załogi. Silnik Skoda-Wright (220 KM) lub Lorraine-Algol (300 KM). Używany do lotów specjalnych i fotogrametrii (od 1936 r.) Rozpiętość — 15,0 m, długość — 9,65 m, prędkość max. — 227 km/h, pułap — 6 350 m.

PWS-54



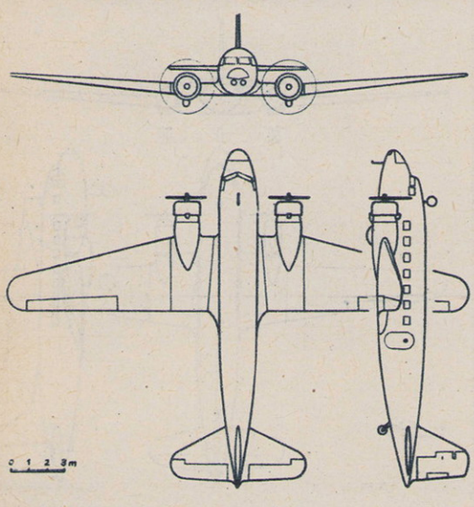
Rok wprowadzenia — 1934. Konstrukcja mieszana. 4 pasażerów + 1 osoba załogi. Podwozie stałe. Silnik Skoda-Wright (220 KM). Używany do lotów specjalnych, pocztowych i służbowych. Rozpiętość — 12,30 m, długość — 9,25 m, prędkość max. — 231 km/h, zasięg — 1 000 km.

JUNKERS JU-52 — 3 m

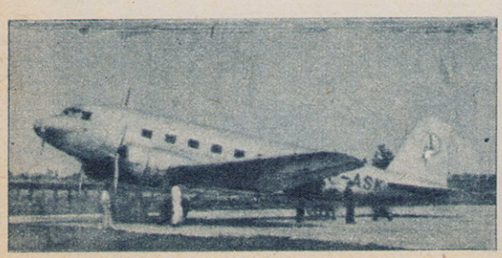


Rok wprowadzenia — 1935. Konstrukcja metalowa. 15 pasażerów + 2 osoby załogi. Podwozie stałe. 3 silniki Bristol „Pegasus" (3 x 680 KM). Rozpiętość — 29,25 m, długość — 18,90 m, prędkość przelotowa — 300 km/h, zasięg — 1 540 km, pułap — 6 400 m.

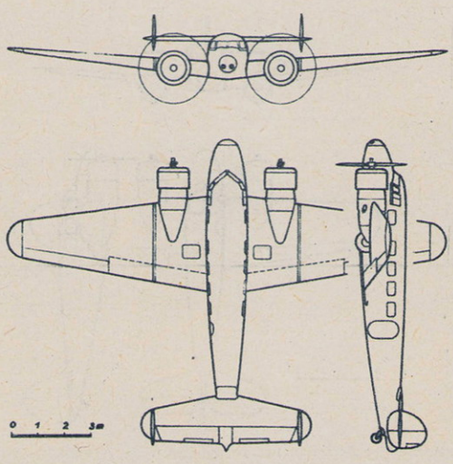
DOUGLAS DC-2



Rok wprowadzenia — 1935/36. Konstrukcja metalowa, 14 pasażerów + 3 osoby załogi. Podwozie wciągane. 2 silniki Bristol „Pegasus-VI" (3 x 680 KM). Rozpiętość — 25,9 m, długość — 18 9 m, prędkość max. — 340 km/h, prędkość przelot. 300 km/h, zasięg 1 800 km.

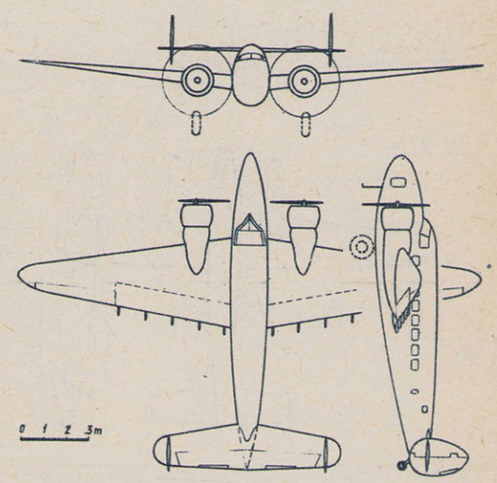


LOCKHEED „ELECTRA-10A"

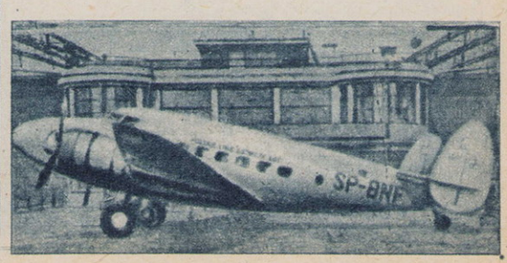


Rok wprowadzenia–1936/37. Konstrukcja metalowa. 10 pasażerów + 2 osoby załogi. Podwozie wciągane. 2 silniki Pratt-Whitney „Wasp Junior" (2 x 400 KM). Rozpiętość — 16,76 m, długość — 11,76 m, prędkość max. — 340 km/h, przelotowa — 300 km/h, zasięg — 1 100 km.

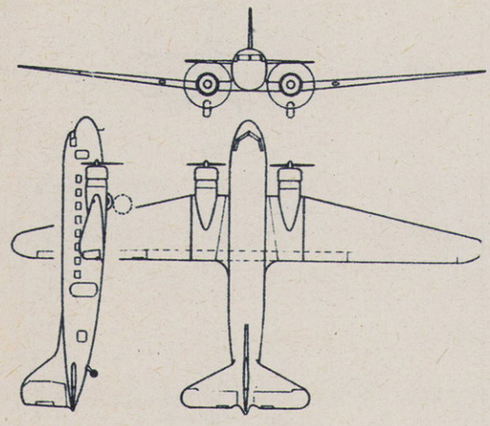
LOCKHEED-14H



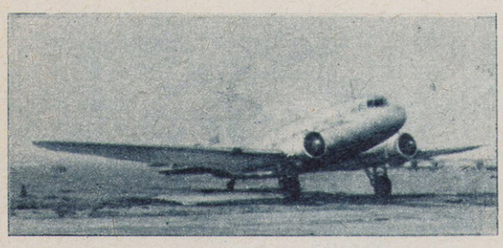
Rok wprowadzenia — 1938/39. Konstrukcja metalowa. 12 pasażerów + 2 osoby załogi. 2 silniki Pratt-Whitney „Hornet SIE-G" (2 x 750 KM). 13.V.1938 r. przelot Los Angeles — Warszawa. Rozpiętość — 19,96 m długość — 13,51 m, prędkość max. — 400 km/h, przelotowa — 350 km/h, zasięg — 3 100 km.



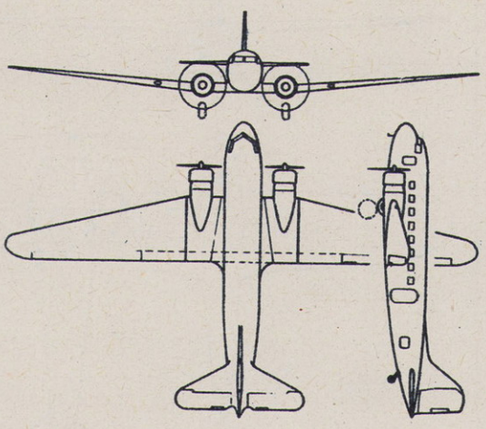
LI-2



Rok wprowadzenia — 1945. Konstrukcja metalowa. 20 pasażerów + 3 osoby załogi. 2 silniki ASz-62 IR (2 × 1 000 KM). Radziecka licencja DC-3. Rozpiętość — 28,90 m, długość — 19,63 m, prędkość max. — 368 km/h, przelotowa — 296 km/h, lądowania — 108 km/h, zasięg — 1 500 km.

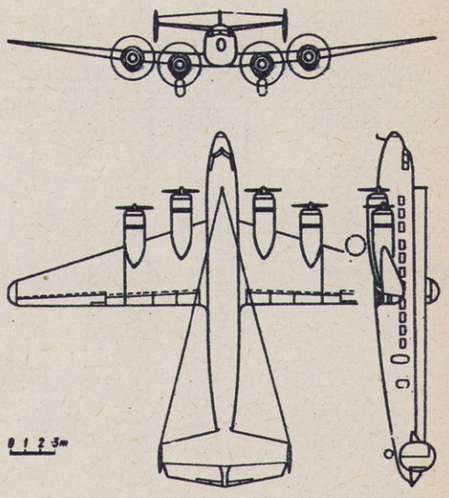


DOUGLAS DC-3 (C-47)

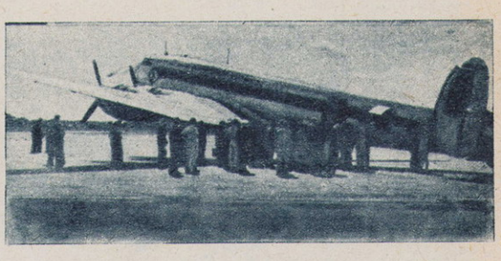


Rok wprowadzenia — 1946. Konstrukcja metalowa. 21 pasażerów + 3 osoby załogi. 2 silniki Pratt-Whitney (2 x 850 — 1 000 KM). Rozpiętość — 29,0 m, długość 19,7 m, prędkość max. — 350 km/h, przelotowa — 310 km/h, zasięg — 3 400 km.

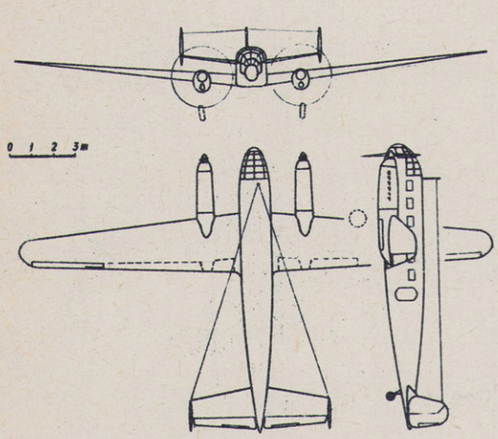
BLOCH-161 „LANGUEDOC"



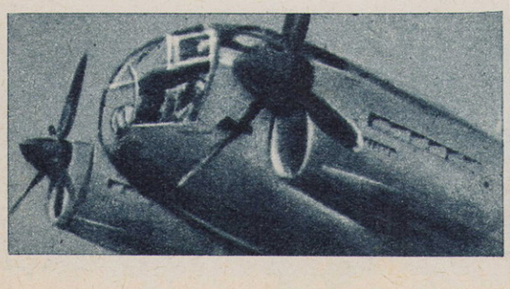
Rok wprowadzenia — 1947. Konstrukcja metalowa. 33 pasażerów + 4 osoby załogi. 4 silniki Gnome-Rhone 14R 24-28 (4 x 1 220 KM). Rozpiętość — 29 38 m, długość — 24,25 m, prędkość max. — 480 km/h, przelotowa — 385 km/h, zasięg — 1 000 do 2 500 km.



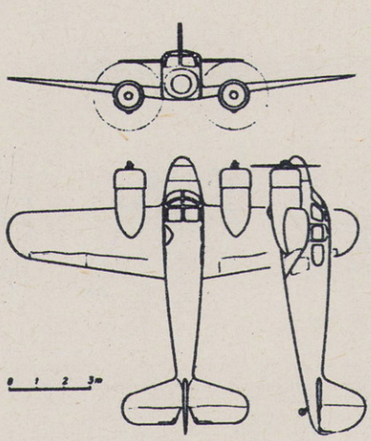
SIEBEL-7 (SI-204D)



Rok wprowadzenia — 1952. Konstrukcja metalowa. 2—3 pasażerów + 2 osoby załogi. 2 silniki Walter „Minor" 4-III (2 x 105 KM). Rozpiętość — 12,30 m, długość — 7,54 m, prędkość max. — 285 km/h, przelotowa — 245 km/h, zasięg — 850 km.

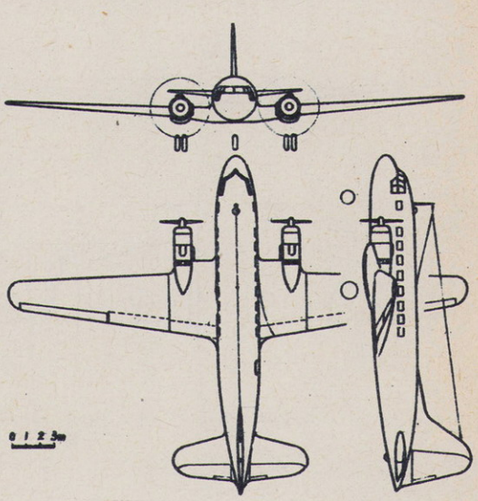


CESSNA U-87 „BOBCAT"

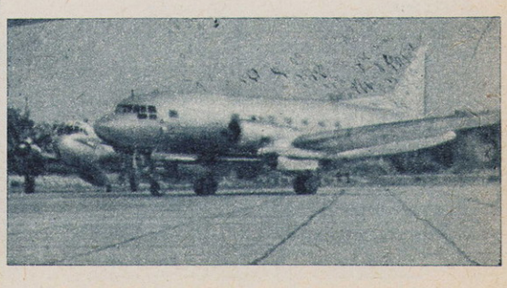


Rok wprowadzenia — 1954. Konstrukcja metalowa. 18 pasażerów + 5 osób załogi. Podwozie trójkołowe — wciągane. 2 silniki ASz-82T (2 x 1 900 KM). Rozpiętość — 31,7 m, długość — 21,31 m, prędkość max. — 396 km/h, przelotowa — 320 km/h, lądowania — 134 km/h zasięg — 3 200 km.

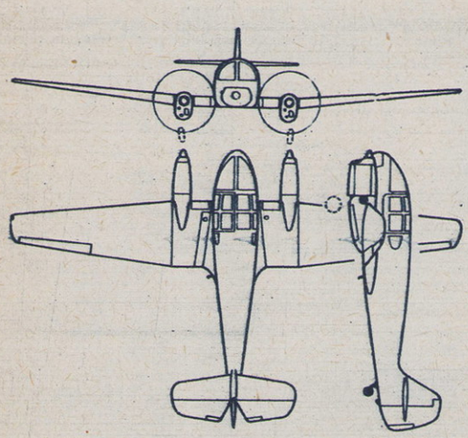
IŁ-12



Rok wprowadzenia — 1957. Konstrukcja metalowa. 26 pasażerów + 5 osób załogi. Ulepszona wersja produkcji licencyjnej NRD. 2 silniki ASz-82T (2 x 1 900 KM). Rozpiętość — 31,7 m, długość — 21,31 m, prędkość max. — 396 km/h, przelotowa — 320 km/h, zasięg — 1 500 km, pułap — 7 000 m.

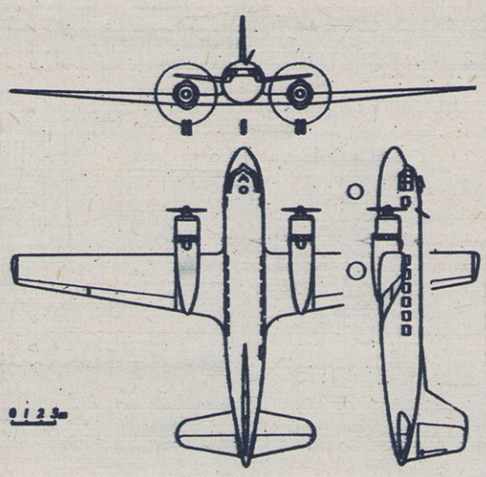


AERO-45

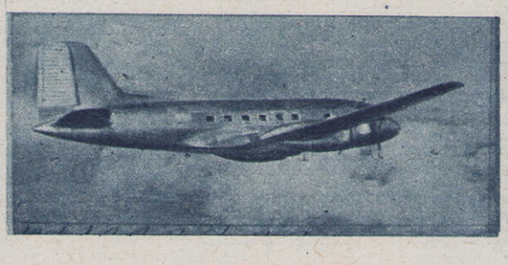


Rok wprowadzenia — 1952. Konstrukcja metalowa. 2—3 pasażerów + 2 osoby załogi. 2 silniki Walter „Minor" 4-III (2 x 105 KM). Rozpiętość — 12,30 m, długość — 7,54 m, prędkość max. — 285 km/h, przelotowa — 245 km/h, zasięg — 650 km.

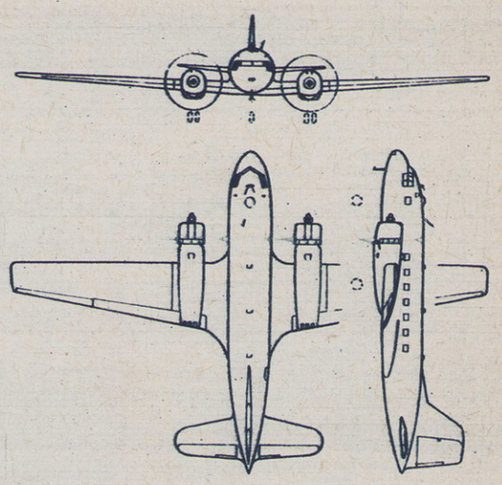
Il-14



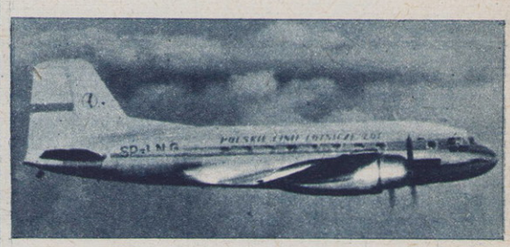
Rok wprowadzenia — 1954. Konstrukcja metalowa. 18 pasażerów + 5 osób załogi. Podwozie trójkołowe — wciągane. 2 silniki ASz-82T (2 x 1 900 KM). Rozpiętość — 31,7 m, długość — 21,31 m, prędkość max. — 396 km/h, przelotowa — 320 km/h, lądowania — 134 km/h zasięg — 3 200 km.



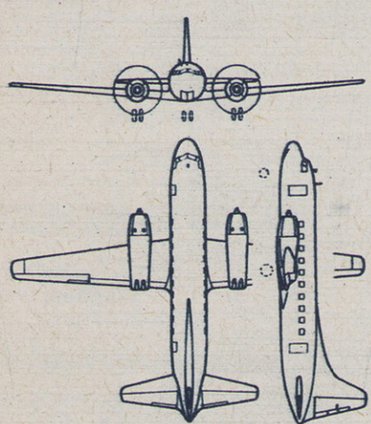
Il-14P



Rok wprowadzenia — 1957. Konstrukcja metalowa. 26 pasażerów + 5 osób załogi. Ulepszona wersja produkcji licencyjnej NRD. 2 silniki ASz-82T (2 x 1 900 KM). Rozpiętość — 31,7 m, długość — 21,31 m, prędkość max. — 396 km/h, przelotowa — 320 km/h, zasięg — 1 500 km, pułap — 7 000 m.



CONVAIR CV-240



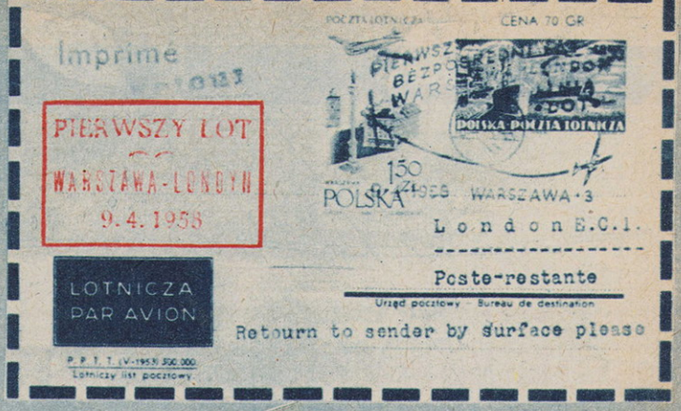
Rok wprowadzenia — 1957. Konstrukcja metalowa. 40 pasażerów + 3—4 osoby załogi. 2 silniki Pratt-Whitney 2 800 CA-18 (2 x 2 400 KM). Rozpiętość — 28,0, długość — 22,8, prędkość max. — 525 km/h, przelotowa 435 km/h, zasięg — 800 do 2 800 km, pułap — 9 150 m.

ZAŁOGA

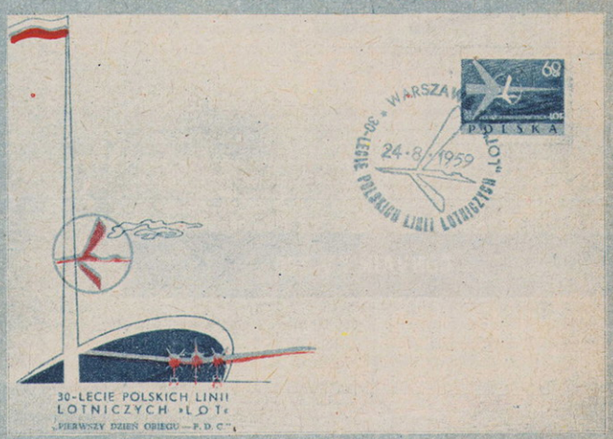
W kabinie samolotu komunikacyjnego Il-14.
Foto: CAF

WSPOMINAJCIE MILE PODRÓŻ „LOTEM"

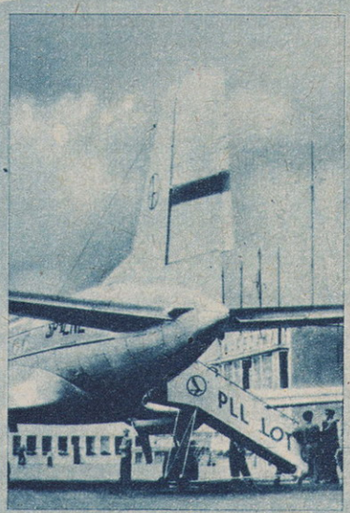
Ułatwią Wam to liczne wydawnictwa okolicznościowe, barwne prospekty i reklamy, nalepki na walizki, kartki pocztowe, plakaty. Kilka z nich pokazujemy na tej stronie. A więc z lewej: Prospekt wydany z okazji 30-lecia „LOTU". Z prawej: Karta pocztowa z datownikiem upamiętniającym pierwszy bezpośredni lot Warszawa — Londyn. Niżej: Karta pocztowa z barwną mapką połączeń „LOTU".



Poniżej: Ozdobna koperta z datownikiem jubileuszowym, wydana na 30-lecie „LOTU". Obok z lewej: Coś dla filumenistów — okolicznościowa etykieta zapałczana.



Niżej: Pamiątkowa nalepka „LOTU" wydana z okazji jego 30-lecia. U dołu: Pamiętacie ten fragment z filmu „Sprawa pilota Maresza"? Jest to jedyny polski film osnuty na tle życia pracowników naszego lotnictwa komunikacyjnego.



Wyżej: Pocztówka z widokiem Ila-14 na tle budynku dworca lotniczego na Okęciu. Z lewej: Dowcipna w pomyśle mapka połączeń krajowych „LOTU".

TRZY MILIONY *kilometrów*

BOHDAN ARCT

NIE było to spotkanie dla mnie zbyt przyjemne ale uniknąć go nie mogłem. Po prostu dlatego, że stanęliśmy niespodziewanie tuż przed sobą, nos w nos, i zwykła ludzka przyzwoitość nie pozwalała na odwrócenie się plecami i „niezauważenie" tego człowieka.

Stanęliśmy więc przed sobą, uśmiechnęliśmy się grzecznie, złożyliśmy wzajemny ukłon.

— Dzień dobry, panie Teofilu.

— Moje uszanowanie, panie Bohdanie.

Miałem nadzieję, że na tym się skończy, ale niestety był to dopiero początek.

— Pan też leci? — spytał pan Teofil, podkreślając wyraz „też".

— Tak. Ja też.

Pan Teofil, którego nazwiska nie wymieniam z oczywistych względów, był tym właśnie człowiekiem, z którego towarzystwa nie bardzo się cieszyłem. Nie dlatego zresztą, iż miał dziwny zwyczaj powtarzania zwrotu „panie kochany" w każdym niemal zdaniu. Nie dlatego, że miał równie dziwny i denerwujący zwyczaj chwytania rozmówcy za klapy marynarki. Nie dlatego też, iż był niesamowitym nudziarzem i gaduła. Pana Teofila nie lubiłem i do tej pory nie lubię, gdyż zawsze wszystko lepiej wiedział, o wszystkim był lepiej poinformowany, na wszystkim lepiej się znał.

To znaczy — prawie na wszystkim. Bowiem pan Teofil, jakby dla ukoronowania litanii przywar, miał zasadniczy i nieprzezwyciężony wstręt do latania i lotnictwa, lotników zaś uważał za swego rodzaju wariatów, uciekinierów z domu dla obłąkanych. Co więcej, ubrdał sobie, że bez samolotów świat byłby lepszy i piękniejszy, że ilość lotniczych wypadków jest zastraszająca, szum silników samolotowych wpływa na zwiększenie bezsenności ludzi pracy, no... żeby się długo nie rozwodzić, pan Teofil był zażartym wrogiem lotnictwa. Coraz rzadziej spotyka się takich ludzi, ale niestety nadal jeszcze istnieją.

Zdziwiłem się więc niepomiernie, gdy natknąłem się na pana Teofila w biurze Polskich Linii Lotniczych „Lot". Zdziwiłem się jeszcze bardziej, gdy spytał mnie czy ja też lecę.

— Dokąd, panie kochany, dokąd się pan wybiera? — badał pan Teofil.

— Do Krakowa — odparłem i niechętnie zmierzyłem wzrokiem jego pękatą postać, okrągłą i spoconą twarz, czerwony wydatny nos i odstające uszy.

Nie można oczywiście mieć nikomu za złe braku ujmującej powierzchowności. Ale jeżeli łączy się to z ujemnymi cechami charakteru, a przede wszystkim z negatywnym stosunkiem do lotnictwa... Właśnie do lotnictwa.

— Lecę do Krakowa — powtórzyłem chłodno i zamierzałem odejść.

Pan Teofil mocno uchwycił mnie za klapy nowej marynarki.

— Chwileczkę, panie kochany. Czemu akurat do Krakowa.

— Zaproszono mnie tam na wieczór autorski.

Tak? To świetnie, panie kochany, ja też.

— Ma pan wieczór autorski? — udałem zdumienie. — Nie wiedziałem, że jest pan literatem.

Pan Teofil zamachał rękami. Naturalnie puścił przed tym klapy mej marynarki.

— Nie, nie, co znowu. Chciałem powiedzieć, że ja też lecę do Krakowa. A co do pisania, to — nachylił się ku mnie i znów ujął za nieszczęsne klapy — piszę pamiętnik.

Nic nie obchodził mnie pamiętnik pana Teofila, natomiast chciałem ukończyć podróż w kompletnym stroju. Uwolniłem się. Fakt, iż osobnik wybierał się w drogę samolotem, zaintrygował mnie. Czyżby z zawziętego wroga przemienił się w lotniczego entuzjastę? Bywają i takie wypadki. Zapytałem go o to.

Lecę, panie kochany, do rodziny. Zapłacili za bilet, więc muszę lecieć. Chciałem co prawda zwrócić bilet tutaj w biurze i odebrać pieniądze, ale to ludzie nieużyci, odmówili.

Sknerstwo pana Teofila jest ogólnie znane w Warszawie. Rzecz zrozumiała, iż obawa przed utratą darmowego przelotu przemogła obawę i nieufność do powietrznego środka komunikacji.

— Ale wie pan co, panie kochany? — zwierzał mi się pan Teofil, gdy oczekiwaliśmy na autobus „Lotu" mający zabrać nas na lotnisko. — Trochę się boję.

— Czego, rodziny w Krakowie?

— Eee, pan żartuje. Boję się lecieć.

— Aha, boi się pan choroby powietrznej.

— Nie — obruszył się pan Teofil. — Boję się lotu. Samego lotu, no, oderwania się od ziemi, wzbicia się ponad obłoki, szybowania po niebie — deklamował. — Samolot może wpaść w wiraż czy jak tam, może się rozlecieć na kawałki... Tyle się zdarza wypadków, ciągle człowiek słyszy, że jakiś aeroplan spalił się, wpadł do morza, rozbił się o góry...

— Ciągle? — dziwiłem się. — Mnie się wydawało, że loniczych wypadków jest coraz mniej, szczególnie na liniach komunikacyjnych.

— Et, co ta pan wie, panie kochany.

Zamilkłem. Potrzebowałem czasu dla opanowania nerwów. Tego rodzaju dalsza rozmowa z panem Teofilem mogła zakończyć się w sposób zgoła niestosowny w miejscu publicznym.

Autobus jakoś nie nadjeżdżał, przechadzaliśmy się przed biurem po ulicy. Uwagę pana Teofila przyciągnęła mapa z wyrysowanymi trasami linii krajowych, wystawiona w oknie biura.

— Dokąd to z Warszawy można? — medytował na głos. — Gdańsk, Poznań, Szczecin, Łódź, Wrocław, Kraków, Rzeszów. Narobili tych linii, panie kochany, nie wiadomo po co. Szkoda pieniędzy. Nie lepiej to koleją?

Narastał we mnie gniew, ale jeszcze raz się opanowałem i słodko oznajmiłem:

— Poza tym z Warszawy ma pan połączenia, obsługiwane zarówno przez „Lot" jak i przez przedsiębiorstwa zagraniczne. Jeżeli pan ma ochotę, może pan lecieć na kawior do Moskwy i na jaskółcze gniazda do Pekinu i dalej do Phenianu. Może pan lecieć na kołduny do Wilna, na duńskie sery do Kopenhagi i dalej na skandynawskie rybki do Oslo, Sztokholmu i Helsinek. Może pan lecieć bezpośrednio do Londynu na jajka z bekonem lub do Paryża przez Berlin, gdzie spożyje pan znakomite kiełbaski. Może pan lecieć do Amsterdamu na mleczko holenderskie...

— Nie chcę, panie kochany, nie chcę — protestował pan Teofil płaczliwie. — Nie jestem głodny.

— Zanim pan doleci, będzie pan umierał z głodu — odciąłem. — Może więc pan lecieć, jak mówiłem, do Amsterdamu na mleczko, do Brukseli i Paryża na eskargoty i ostrygi przez Berlin lub bezpośrednio, ale ominą pana berlińskie kiełbaski. Może pan popróbować bliny w Pradze, a później ser szwajcarski z dziurami w Zurychu. Może pan do Wiednia, gdzie nic pan nie będzie jadł, ale zatańczy pan straussowskiego walca oraz do Rzymu, gdzie dają wyśmienite spaghetti. Wreszcie w Budapeszcie opchnie pan gulasz.

Pan Teofil począł kręcić się i rozglądać za autobusem. Wykorzystałem ten moment i zerknąłem na mapę, bo naturalnie nie mogłem spamiętać wszystkich linii łączących Warszawę ze światem.

— Jak wiadomo, w Budapeszcie trasa rozgałęzia się — mówiłem dalej, na gwałt przypominając sobie ulubione potrawy różnych narodów. — Jest połączenie z Belgradem — pomidory, winogrona i zielony groszek z Delikatesów. Jest połączenie z Tiraną — tu nie dałem kulinarnego komentarza, gdyż nie wiedziałem, w czym celują Albańczycy. — Jest również połączenie z Atenami, a greckie winko, panie kochany, słodkie i aromatyczne. — Jest również połączenie z Kairem, rozumie pan, banany, skorpiony i tak dalej. Połączenie mamy również z Tel Avivem, sok z grapefruit'u doskonale wpływa na trawienie. Jest połączenie z Bejrutem, jadłem tam wszystkie rodzaje tropikalnych owoców.

— Był pan w Bejrucie?

— Tak. W koszarach Legii Cudzoziemskiej było kiedyś zatrzęsienie pluskiew.

— Nie zamierzam zaciągnąć się do Legii Cudzoziemskiej — oświadczył z godnością mój rozmówca.

— Ale polecieć można. Takie wygodne połączenie.

— Ja tylko do Krakowa — bąknął pan Teofil. I doprawdy, nie chce mi się jeść, raczej przeciwnie...

— Będziemy mieli przyjemny spacerek — zauważyłem rozglądając się po niebie.

— Spacerek? Brrr — wstrząsnął się nerwowo, chociaż sierpniowe słońce mocno grzało.

Nadjechał autobus i na chwile nasza rozmowa została przerwana. Pasażerowie zajęli miejsca, wóz ruszył i potoczył się po ulicach, kierując się w stronę Okecia.

Wyciągnąłem z kieszeni gazetę i zagłębiłem się w jej treści. Pociągnięcie za rękaw zmusiło mnie do podniesienia oczu. Oczywiście ciągnął pan Teofil.

— Panie kochany, czy to straszne? — głos mu drżał, oczy biegały niespokojnie.

Początkowo nie rozumiałem.

— Co ma być straszne? Pluskwy w Bejrucie?

Nachylił się i szepnął mi do ucha:

— Ten przelot.

Roześmiałem się.

— Głupstwa pan gada, panie Teofilu.

— Ale, ale, zaraz głupstwa. Ja wiem, co mówię. Zawsze wiem. Ja, panie kochany, rozumiem, dwudziesty wiek, postęp i tak dalej. Rozumiem, że samolot jest szybki, że może być odrzucany...

— Jaki?

— Odrzucany, czy jak tam, odrzutowy. Wszystko jedno. Ale ja tam, panie kochany, wolę wygodnie i powoli. Człowiek zabije się i tyle ma z szybkości.

Zadziwiające, jak ten człowiek wyprowadzał mnie z równowagi.

— Idzie pan po ulicy, powoli i bezpiecznie. Nagle spada panu cegła no głowę i już — dałem przykład.

— Eee, panie kochany, to się nie zdarza często. Ludzie nie umierają od spadających cegieł.

— Najczęściej ludzie umierają we własnych łóżkach, więc właściwie najniebezpieczniej jest położyć do łóżka — powtórzyłem stary dowcip.

— Pan żartuje, a ja poważnie, panie kochany.

Postanowiłem sięgnąć do statystyki, użyć wymowy cyfr. Do lotniska pozostawało jeszcze dziesięć minut jazdy, mogłem więc zarzucić pana Teofila wszystkimi znanymi przykładami.

„Może człowiek przestanie się bać — pomyślałem. — Trzęsie się, jak galareta, gotów z samego strachu wykitować".

— Niech pan posłucha, panie Teofilu — powiedziałem głośno. — Może uda mi się pana przekonać. Otóż w roku 1932, gdy komunikacja lotnicza nie była jeszcze rozwinięta na skalę dzisiejszą, niemniej jednak była już rozwinięta poważnie, jeden śmiertelny wypadek zdarzał się na dwadzieścia pięć milionów pasażero-kilometrów.

— Co to jest pasażero-kilometr? — przerwał mój towarzysz podróży. — Nigdy o tym nie słyszałem.

— Jest to jeden kilometr przeleciany przez jednego pasażera — wyjaśniłem.

— Aha. Niech pan mówi dalej. Lubię, gdy ktoś mówi o milionach.

„Lubisz miliony? No to ci wygarnę" — pomyślałem i kontynuowałem zaimprowizowany wykład: — Znaczy to, że dany pasażer musiał przelecieć dwadzieścia pięć milionów kilometrów by ulec wreszcie wypadkowi.

— Nie zupełnie — sprzeciwił się pan Teofil. — To są dane przeciętne.

— Ja tylko uogólniam, by łatwiej pan zrozumiał.

— Ale cyfry z roku 1932 są przestarzałe. Co nas obchodzą?

— Dobrze, zajmijmy się czasami bliższymi. W roku 1945, tuż po zakończeniu wojny, jeden śmiertelny wypadek wydarzał się w lotnictwie pasażerskim na trzydzieści milionów kilometrów.

— Niewielki postęp.

— Zaraz. W roku 1957 jeden wypadek wydarzał się już tylko na dwieście milionów kilometrów. Tak więc od roku 1932 śmiertelność na liniach lotniczych zmniejszyła się niemal dziesięciokrotnie.

DOKOŃCZENIE NA STR. 18

DOKOŃCZENIE ZE STR. 17

Pan Teofil kręcił głową. Cyfry imponowały mu, ale nie przekonały. Postanowiłem zajechać go z innej strony.

— Cyfry mówią również, że ludzie latają coraz więcej. Czy wie pan, że w roku 1945 ilość przewiezionych pasażerów na wszystkich liniach lotniczych kuli ziemskiej wynosiła dziewięć milionów ludzi?

— Nie wiem... to znaczy nie wiedziałem do tej chwili.

— W roku 1956 ilość ta wzrosła do siedemdziesięciu ośmu milionów, w roku 1957 do dziewięćdziesięciu milonów, a w roku 1958 przekraczyła sto milionów. A więc ludzie nie boją się latania, uważają je za najlepszy środek poruszania się z miejsca na miejsce.

— Być może — burknął wróg lotnictwa. — Ale ja zawsze wolę...

Dojeżdżaliśmy do Okęcia, więc pośpiesznie wyciągnąłem z pamięci jeszcze jeden argument:

— W roku 1950 procentowy udział przewozu pasażerów ponad północnym Atlantykiem wynosił trzydzieści procent, czyli na każdą setkę podróżnych trzydziestu odbywało drogę powietrzem. W roku zaś 1958 samolotami na tych trasach podróżowało już czterdziestu czterech ludzi na każdą setkę. No co, panie Teofilu, przekonałem pana? Skok nad Atlantykiem to nie skok do Krakowa.

— Właśnie, panie kochany. Ja tylko do Krakowa, a pan mi buja o północnym Atlantyku.

Opuściliśmy autobus przed dużym i przestronnym budynkiem cywilnego portu lotniczego. Weszliśmy do poczekalni, zapadliśmy w wygodne i miękkie fotele. W pobliskim kiosku ktoś kupował gazety, z licznych pomieszczeń bezustannie wybiegali funkcjonariusze „Lotu", od bufetu dolatywał kuszący zapach zaparzanej kawy.

— Uff — odetchnął pan Teofil i widać na chwilę zapomniał o oczekującym go niebezpieczeństwie. — Ładnie tutaj, zupełnie jak na dworcu kolejowym.

— Z tą różnicą, że nie słychać świstu lokomotywy, a tylko wartkot silników.

Pan Teofil machnął ręką i zmienił temat.

— Napiłbym się czegoś. Kawa, panie kochany, prawdziwa kawa. Czy to dla każdego?

— Naturalnie — odparłem, podnosząc się z miejsca i podszedłem do bufetu. — Proszę dwie kawy.

— Duże i podwójny cukier! — huknął na całe gardło pan Teofil.

Zanim zdążyłem odebrać kawy, ktoś ujął mnie za ramię. Obejrzałem się. Stał obok mnie wysoki mężczyzna w mundurze „Lotu". Na lewej piersi, pod odznaką pilota, widniał rząd barwnych baretek. Ucieszyłem się serdecznie, z Klemensem Długaszewskim nie widziałem się od dłuższego czasu.

— Co pan u nas robi, panie Bohdanie?

— Wybieram się do Krakowa.

— Polecimy razem.

— Przeniósł się pan na trasy krajowe?

— Nie, to tylko w zastępstwie. Zresztą niedługo wyjeżdżam do Kopenhagi.

— Na stałe?

— Obejmuję kierownictwo tamtejszej placówki „Lotu".

— Przestanie pan latać?

— Już chyba czas — zaśmiał się.

Długaszewski pożegnał się i odszedł, ja powróciłem do pana Teofila, oczywiście nie zapominając o kawie i dodatkowym cukrze.

Z podwieszonych pod sufitem głośników wydostał się głos:

— Pasażerowie do Szczecina przez Poznań proszeni są do samolotu.

Pan Teofil poderwał się z miejsca, potrącił stolik i omal nie wylał zawartości filiżanki na moje spodnie. Po chwili zrozumiał, że to nie jego wzywają i opadł z powrotem na fotel.

— Zaraz zapowiedzą i nasz odlot — poinformowałem go i na wszelki wypadek wychyliłem kawę duszkiem.

Machnął z desperacją dłonią, wpuścił do filiżanki dodatkowy cukier.

— Raz kozie śmierć — mruknął tak cicho, że ledwie go dosłyszałem.

Zrobiło mi się go żal. Ostatecznie człowiek leciał po raz pierwszy w życiu, nie był obznajmiony z lotnictwem, miał jakiś paniczny lęk, uraz. Statystyczne wywody okazały się nikłym lekarstwem, trzeba było mu jakoś dopomóc, dodać odwagi.

— Ten pilot, z którym rozmawiałem, to sam Długaszewski — oznajmiłem uroczyście. — Prowadzi naszą maszynę.

— Co z tego?

Opadły mi ręce. Rzeczywiście, co z tego? Skąd pan Teofil miał wiedzieć, że Długaszewski to najstarszy i najbardziej doświadczony pilot „Lotu"? Zabierałem się do szczegółowszych objaśnień, gdy z głośnika padły słowa:

— Pasażerowie do Krakowa proszeni są do samolotu.

Podnieśliśmy się z foteli, przeszliśmy przez oszklone drzwi, podeszliśmy do dużego, dwusilnikowego samolotu. Na jego srebrzystym kadłubie widniały litery „SP-AZZ".

— Co to znaczy? — spytał naiwnie pan Teofil.

Litery rozpoznawcze — wyjaśniłem. — Dwie pierwsze oznaczają przynależność państwową, następne identyfikują dany samolot.

Po dostawionych schodkach weszliśmy do wnętrza płatowca. Zajęliśmy miejsca w fotelach, pana Teofila ulokowałem przy oknie, by mógł lepiej podziwiać powietrzne widoki. Przesunęli się koło nas członkowie załogi, wysoki Długaszewski, jego drugi pilot, radiooperator i mechanik pokładowy.

Jak na pogrzebie — zauważył pan Teofil.

Zanim zdążyłem spytać, co właściwie miał na myśli, odezwał się zapuszczany silnik, po chwili drugi. Warkot wzmógł się do nieprzyjemnego łoskotu, potem przycichł — pilot wypróbowywał silniki. Jeszcze moment i odczułem lekkie drżenie i podskakiwanie, samolot kołował na start. Mój towarzysz również drżał, dygotał i podskakiwał, ale z innych przyczyn.

Zatrzymaliśmy się na chwilę u krańca pasa startowego, znów ryknęły wypróbowywane silniki, a potem samolot potoczył się gładko po równej powierzchni, oderwał się od ziemi. Umknął do tyłu beton lotniska, znikły za ogonem zabudowania Okęcia, nabieraliśmy wysokości.

Spojrzałem ukradkiem na sąsiada. Oczy miał przymknięte, pięści zaciśnięte, na czole lśniły mu krople potu.

— Panie Teofilu!

Nie odpowiadał. Trochę się zaniepokoiłem.

— Panie Teofilu! Jak się pan czuje?

Nie odwracając głowy i nie otwierając oczu szepnął przez zęby:

— Prędzej, prędzej, dlaczego mnie tak męczą? Kiedyż oni nareszcie polecą w powietrze?

— Panie Teofilu, przecież lecimy już od dziesięciu minut.

Pochylił głowę, nic nie mówił, nie otwierał oczu. Przemówiłem do niego znowu, milczał uparcie. Wzruszyłem wreszcie ramionami i zabrałem się do gazety.

Pogoda była wspaniała, maszyna prowadzona przez wytrawnego pilota szła jak po maśle, powietrze było spokojne. Każdy pociąg więcej by trząsł na spojeniach szyn i zwrotnicach.

Gdy doczytałem do końca gazetę, zbliżaliśmy się do Krakowa. Silniki zmieniły ton, obniżaliśmy wysokość. Rzuciłem okiem na pana Teofila. O dziwo. Oczy miał szeroko otwarte, nos przyklejony do okiennej szyby, wzrok wlepiony w roztaczającą się w dole siatkę torów kolejowych i dróg. Odwrócił się do mnie, zamachał radośnie dłonią.

— Panie, panie kochany — krzyczał, aż inni pasażerowie poczęli się oglądać. — Co za szybkość, co za widok, co za pilot! Wspaniałe, cudowne, nadzwyczajne!

Tory i szosy uciekły pod skrzydło, na ich miejsce narosły niezliczone kwadraciki domów, a potem i one skryły się, a przed maszyną ukazało się lotnisko. Zadudniły koła podwozia, sana skraj pola wzlotów. Zatrzymaliśmy się, otworzyły się drzwi w kadłubie, po schodkach zeszliśmy na ziemię.

— Żyje pan jeszcze? — zapytałem nieco złośliwie.

Pan Teofil obmacał się dokładnie, jakby chcąc sprawdzić czy dotarł do miejsca przeznaczenia w całości. Przez moment spoglądał na mnie nieprzytomnym wzrokiem, aż wreszcie zawołał z entuzjazmem:

— Wracam również samolotem.

— Rodzina zapłaciła i za powrót?

— Nie. Sam zapłacę.

— Już nie obawia się pan wypadku?

Pan Teofil czuł się z każdą sekundą pewniej.

— Ależ skąd. Ja, panie kochany, poprzednio tylko żartowałem. Przecież, panie kochany, powinien pan wiedzieć, że w roku 1957 jeden wypadek wydarzał się, hm, zaraz, aha, na dwieście milionów przelecianych pasażero-kilometrów.

— Tak?

Oświadczenie zaskoczyło mnie w zupełności.

— Wie pan chyba, co to jest pasażero-kilometr?

— Wiem — bąknąłem.

— Właśnie! — pan Teofil podniósł palec w górę i potrząsnął nim wojowniczo. — Obliczyłem sobie, panie kochany, w czasie lotu, że jeżeli następować będzie w dalszym ciągu spadek śmiertelności na liniach lotniczych, to w roku 1965, panie kochany, wcale nie będzie wypadków. Technika, panie kochany, idzie naprzód, zawsze to mówiłem. A statystyka nie kłamie. Cyfry, panie kochany, to potęga.

Całe szczęście, że wchodziliśmy do poczekalni i zmieszaliśmy się z innymi podróżnymi. Miałem nadzieję, że zgubię pana Teofila w tłumie i nigdy go nie odnajdę. Stało się inaczej. Miły towarzysz z podróży uczepił się mego ramienia i nie opuścił mnie aż do momentu, gdy na ulicy miasta zatrzymałem się przed jakąś kawiarnią.

— Wejdę na chwilę — powiedziałem starając się pozbyć natrętnego jegomościa. — Mam trochę czasu, wypiję kawę. Panu pewnie śpieszy się do rodziny, więc żegnam.

Okrągła twarz pana Teofila rozpromieniła się uśmiechem od ucha do ucha.

— Ależ skąd, panie kochany. Na kawę w tak miłym towarzystwie zawsze mam czas.

— Ale rodzina... — jęknąłem.

— Rodzina poczeka. Od tego jest rodzina, żeby czekała.

Zasiedliśmy przy stoliku. Tym razem zamówiłem dwie małe kawy bez dodatkowego cukru. Wiedziałem, że będę musiał zapłacić.

— A tego, panie kochany, kto to właściwie ten Długaszyński?

— Długaszewski — poprawiłem ze złością.

— No, no właśnie. Kto to?

— Pilotował naszą maszynę.

— To wiem. Dobry z niego pilot, hę?

— Bardzo dobry.

— Zaraz to wiedziałem, jak tylko panie kochany, zaczął jechać.

— Lecieć.

— Co proszę?

— Nie mówi się jechać, ale lecieć. Samolot to nie konna dorożka.

— Tak, tak, naturalnie, zawsze to mówiłem. A tego, panie kochany, długo on jeździ... to jest lata?

— Bardzo długo. Od roku 1919.

— Ho, ho To może on z tych, jak tam, powietrznych milionerów, co?

— Właśnie. Przeleciał już, jako pilot komunikacyjny, ponad trzy miliony kilometrów. To prawdziwy rekord.

— I nie miał wypadku?

— Nnnie... to jest — zająknąłem się. — Trudno mi powiedzieć, nie wiem dokładnie.

— Statystyka przecież mówi...

— Idź pan do licha ze statystyką.

Pan Teofil obruszył się i przez dłuższą chwilę siedział w milczeniu. Wypił kawę, zamówił następną filiżankę, tylko zresztą dla siebie. Widać jednak osoba Klemensa Długaszewskiego nie dawała mu spokoju, bo nawrócił do tematu:

— Pan go dobrze zna?

— Dosyć dobrze.

Pan Teofil zawahał się, jednym haustem wypił kawę i nieoczekiwanie zaproponował:

— Panie Bohdanie, panie kochany, niech pan to zrobi dla mnie, po starej przyjaźni. Niech pan napisze o tym Długackim.

— Dłu-ga-szew-skim — wysylabizowałem.

— No tak, właśnie. Wie pan, ja chciałbym coś na pamiątkę tego lotu. Do albumu wkleję, do pamiętnika wpiszę.

— Jakto?

— Ano tak. Pod dzisiejszą datą napiszę: Dokonałem wielkiego przelotu. Na międzynarodowej trasie Warszawa — Kraków. Pilotem był słynny Długaszewski, z którym przed odlotem piłem kawę w porcie lotniczym. Tylko dzięki jego mistrzowskiemu opanowaniu samolotu zachowaliśmy życie. Długaszewski, powietrzny lew, przedzierał się przez burze i chmury, rozbijał deszcz i mgłę, jak strzała wbijał się w śnieżyce i zawieruchy. Zachowałem zimną krew. Gdy reszta pasażerów, ogarnięta zrozumiałą paniką, poczęła wzywać ratunku i jęczeć o pomoc, jako dobry samarytanin udzieliłem jej natychmiast. Dodawałem innym otuchy w niebezpieczeństwie i tylko dlatego Długaszewski był w stanie dotrzeć do lotniska. Potem byłem na kawie z Bohdanem Arctem...

— Ten dodatek zgoła zbyteczny — wtrąciłem. — Psuje kompozycję.

— Tak pan myśli? Hm, może słusznie. Kawa nie pasuje do całości, do napięcia dramatycznego. Ale o Długaszewskim chciałbym kilka słów więcej. Napisze pan? Choć parę zdań. Kiedy się urodził i tak dalej, panie kochany.

Co miałem robić

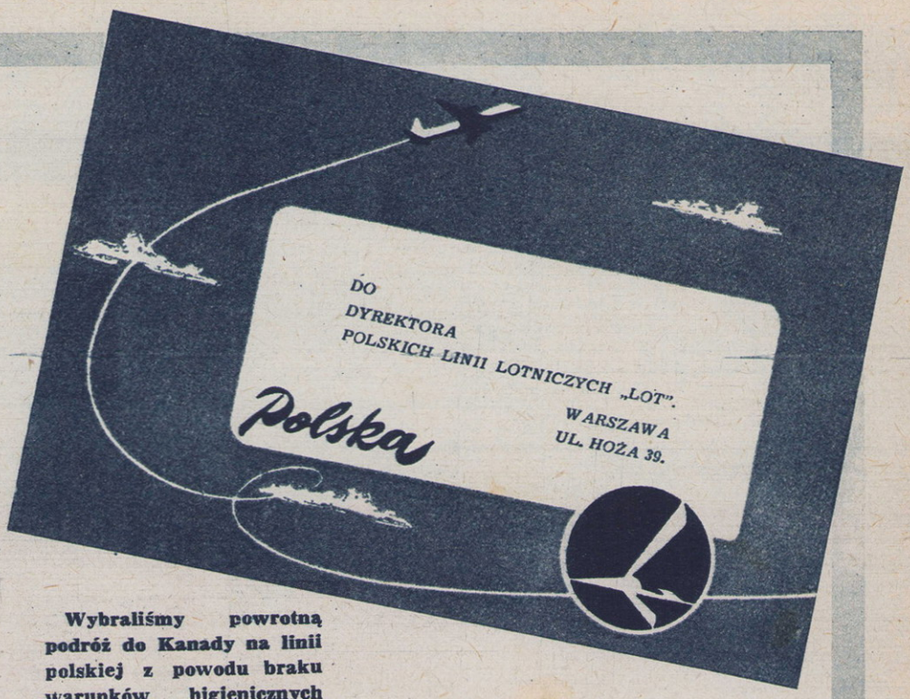
— Napiszę — zgodziłem się po namyśle. — o Długaszewskim powinien wiedzieć nawet pan, panie Teofilu.

Zanim się zorientowałem, już go nie było w kawiarni. Zapłaciłem za kawy i wyszedłem na ulicę.

O Długaszewskim napisałem, rzecz jasna. Ale kopii nie posłałem panu Teofilowi. Niech sknera kupi „Skrzydlatą" i poszuka. I niech przeczyta o sobie. Może mu to dopomoże na przyszłość, chociaż bardzo wątpię.

Pasażerowie o *Locie*

Drodzy pasażerowie!
Uprzejmie prosimy Was o podanie swoich uwag, życzeń i propozycji odnośnie naszej pracy. Postaramy się wykorzystać je, aby zapewnić Wam miłą i wygodną podróż. Dziękując z góry za uprzejmą współpracę, zapraszamy Was do częstego korzystania z naszych usług.



Dr. med. Tadeusz Knapski

Caixa Postal 234.
Rio Grande do Sul.
B R A S I L.

I j u í, 13. Lipca 1959.

Szanowna Redakcja
" 7. Dni w Polsce."
(Konkurs "L O T U "

W A R S Z A W A.
ul. Nowy Swiat 69.

Wielce Szanowni Panowie.

Z okazji Jubileuszu " 30. lecia " istnienia Polskich Linii Lotniczych " L O T " czuję się przesłać W.Sz. Panom moje najserdeczniejsze życzenia. Niech nasze jedyne w Polsce przedsiębiorstwo linii lotniczych " L O T " wiernie i wytrwale pracuje dla dobra naszej ukochanej Rzeczypospolitej Ludowej. Niech "L O T " lotem swojej siły, swojej przebogatej tradycji, i swojej wzorowej organizacji, łączy cały świat, z " Przyjaciółka całego świata" naszą kochaną W A R S Z A W A. Dużo szczęścia i jak najlepszych rezultatów w " P A J Ę C Z Y N I E L O T U " - dużo dorobku organizacyjnego, z wielkiemi trudami pokonanego i stale rosnącego - Kochanemu " L O T O W I "

życzy

/-/ Dr. Tadeusz Knapski.
z Żoną i Synem.

Wybraliśmy powrotną podróż do Kanady na linii polskiej z powodu braku warunków higienicznych na samolocie angielskim. Z podróży po Polsce, jak i teraz do Londynu jestem bardzo zadowolony. W samolotach polskich znaleźliśmy komfort i obsługę we wzorowym stanie.

Życzymy najlepszego rozwoju i powodzenia.

H. J. Kozłowicz
TORONTO, Kanada

21 sierpnia 1959 r.

◆

Lecę pierwszy raz samolotem PLL do Londynu. Podróż spędziłem bardzo przyjemnie. Jestem zadowolony wielce z tak przyjemnej obsługi samolotu. Dziękuję.

Andrzejewski
KRAKÓW

21 sierpnia 1959 r.

Z samolotów PLL „LOT" korzystają często goście zagraniczni przybywający do Polski. Na zdjęciu: Przewodniczący Unii Międzyparlamentarnej prof. Codacci-Pisanelli po przybyciu na lotnisko Okęcie. Foto: Z. Jóźwiak

◆

Serdecznie dziękuję kierownikowi LOT-u przy placu Konstytucji za uprzejme załatwienie prolongaty biletu. Podróż do Londynu i z powrotem doskonała — panie stewardessy przemiłe. Serdeczne pozdrowienia przesyła

Krystyna Otto
SZCZECIN

21 sierpnia 1959 r.

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 4-00-61—7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.).
Redaktor Naczelny — 4-24-10.

WYDAJĄ
WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

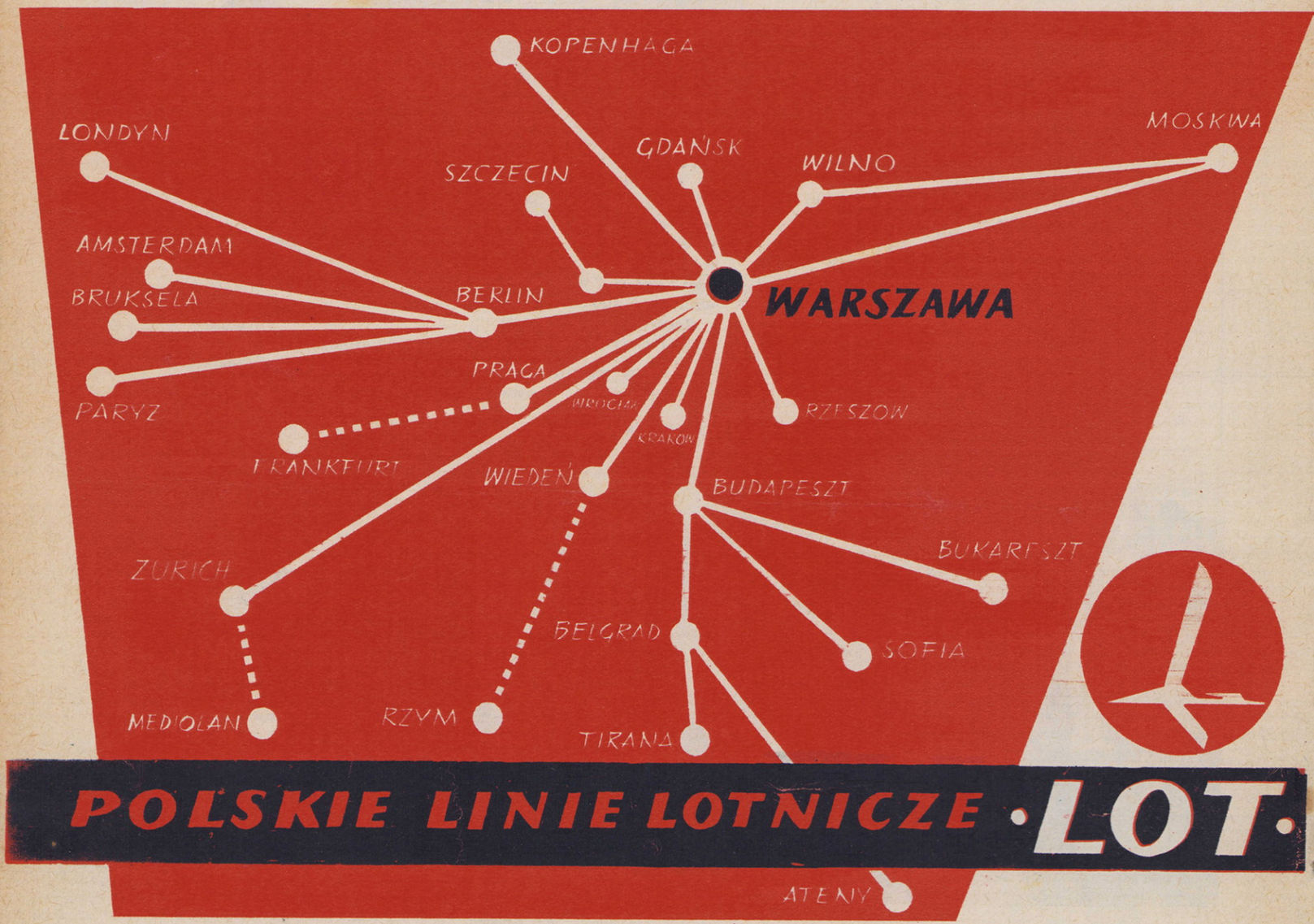
Redaguje Kolegium w składzie: **JERZY R. KONIECZNY** — redaktor naczelny, **JERZY ZARĘBSKI** — sekretarz redakcji, **PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI,** inż. **J. WOJCIECHOWSKI.**

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny. Egzemplarze zdeaktualizowane można nabywać w księgarni „Wspólna sprawa" w Warszawie, przy ul. Marszałkowskiej 28. Zamówienia z poza Warszawy należy kierować również do w/w księgarni. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa ul. Miedziana.
NUMER PODPISANO DO DRUKU 10.IX.1959 R. **Zam. 5144/C W-19**

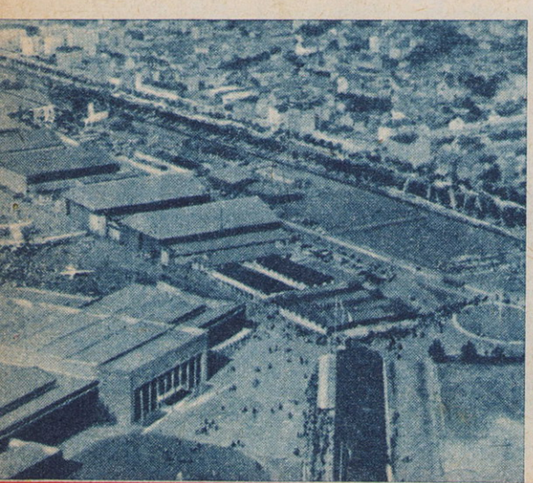
Samolotem „LOTU“ po Europie

Port lotniczy w Londynie.

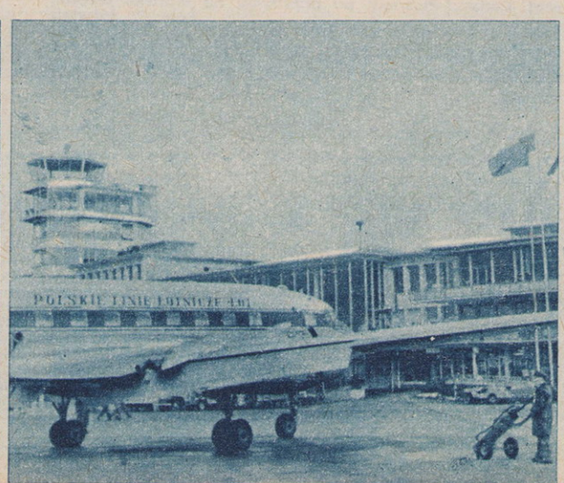
Moskwa — port lotniczy Wnukowo.



POLSKIE LINIE LOTNICZE · LOT ·



Port lotniczy Paryża — Le Bourget



Polski Il-14 w porcie lotniczym Zurich-Kloten.

Na płycie dworca lotniczego Budapeszt-Ferihegy.